

Jesse Tauriainen

Kunta kuntalaiseen vaikuttajana

Yksilön ympäristömyönteisen käytöksen
taustalla vaikuttavat tekijät

Johtamisen ja talouden tiedekunta

Pro gradu -tutkielma

Kesäkuu 2019

Ohjaaja: Markku Sotarauta

TIIVISTELMÄ

Jesse Tauriainen: Kunta kuntalaiseen vaikuttajana - Yksilön ympäristömyönteisen käytöksen taustalla vaikuttavat tekijät
Pro gradu -tutkielma
Tampereen yliopisto
Hallintotieteiden tutkinto-ohjelma
Kesäkuu 2019

Tämä tutkimus toteutettiin toimeksiantona Tampereen kaupungille ja se käsittelee yksilön ympäristömyönteisen käytöksen taustalla vaikuttavia tekijöitä, pyrkien selvittämään, mitkä tekijät kunnan tulisi ottaa huomioon, suunnitellessaan yksilön ympäristömyönteistä käytöstä edistäviä toimia. Tutkimuksen lähtökohdat ovat kuntien pyrkimyksissä saavuttaa hiilineutraalisuus, joka edellyttää ympäristöystävällisesti ja kestävästi toimivaa kuntaa, jossa kunnan omien toimintojen lisäksi myös kuntalaisten hiilijalanjälki on saatu minimiin. Kunnilla on täten syntynyt tarve ymmärtää kuntalaisten ympäristömyönteisten valintojen tekemisen taustalla vaikuttavia tekijöitä sekä selvittää parhaat mahdolliset keinot edesauttaa kuntalaisten ympäristömyönteisten valintojen tekemistä.

Tutkimuksessa hyödynnettiin sekä kvantitatiivisesti että kvalitatiivisesti kerättyä empiiristä aineistoa. Kvantitatiivinen aineisto kerättiin ympäristöaiheisena internetkyselynä, toteuttamalla sähköinen kysely verkossa, johon vastasi kolmesataa tamperelaista. Internetkyselyn pohjalta toteutettiin kvalitatiivinen fokusryhmähaastattelu, johon osallistui kuusi tamperelaista ja jonka tarkoituksena oli syventää internetkyselyssä esiin nousseita teemoja haastateltavien välisen vuorovaikutuksen, keskustelun ja ideoinnin keinoin.

Empiirisen aineiston keräämisen lisäksi tutkimuksessa selvitettiin, minkälaisia ympäristömyönteistä käytöstä tukevia työkaluja kunnalla on hyödynnettävänä ja millaisin toimin kunnat ovat lähteneet edesauttamaan kuntalaisten ympäristömyönteistä käyttäytymistä. Tämä toteutettiin käymällä läpi kuntien julkaisemaa aineistoa niiden omasta toiminnastaan sekä tutustumalla aiheesta aiemmin julkaistuihin tutkimuksiin ja raportteihin. Tutkimuksen teoreettinen viitekehys, tutkimusongelman määrittely sekä tutkimuskysymyksiin vastaaminen perustuvat osittain tähän aineistoon. Lisäksi tutkimuksessa selvitettiin tuuppauksena (nudging) tunnetun uudenlaisen vaikuttamiskeinon potentiaalia ympäristöpoliittisena työkaluna.

Tutkimuksessa selvisi, että käytössään kunnilla on laaja varustus erilaisia ympäristömyönteistä käytöstä tukevia työkaluja ja toimia, ja kunnat hyödyntävät näitä työkaluja ja toimia laajasti. Niiden hyödyntämisestä ja sen onnistumisesta raportointi kuitenkin ontuu. Empiirisen aineiston perusteella kuntalaiset toivovat kuntien hyödyntävän saman tyyppisiä työkaluja ja toimia, joita aiheesta kirjoitettujen julkaisujen mukaan kunnilla on jo käytössä. Tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, että kuntalaiset olisivat välttämättä täysin tyytyväisiä kuntien tämän hetkiseen toimintaan, sillä vaikka hyödynnettävät toimenpiteet ja työkalut olisivat lähtökohdiltaan samoja, ne voivat tarkemmalta sisällöltään ja painotuksiltaan olla erilaisia. Uutena ympäristömyönteistä käytöstä tukevana työkaluna tuuppauksesta on löydettävissä paljonkin potentiaalia. Tätä havaintoa tukevat sekä aiheesta kirjoitetut julkaisut että tämän tutkimuksen empiirinen aineisto. Tuuppaus voi toimia erityisen hyvin pyrittäessä vaikuttamaan kuntalaisten normeihin, mielikuviin ja arvomaailmaan.

Tutkimuksen keskeiseksi tulokseksi muodostui aineistosta abduktiivista sisällönanalyysia hyödyntäen muodostettu malli, joka pitää sisällään yksilön ympäristömyönteisen käytöksen taustalla vaikuttavat tekijät. Nämä tekijät olivat jaettavissa seitsemään teemaan. Teemat olivat "Arvomaailma, normit ja mielikuvat", "Varmuus, luotettavuus ja jatkuvuus", "Helppous ja sujuvuus", "Turvallisuus ja turvallisuuden tunne", "Valinnanvapaus", "Saavutettavuus, tarjonta ja mahdollistaminen" sekä "Henkilökohtainen hyöty". Täten, pyrkiessään edistämään yksilön ympäristömyönteistä käytöstä, tulisi kunnan arvioida suunnittelemissaan toimia kaikista seitsemän teeman mukaisesta näkökulmasta, jotta toteutettavat toimet tarjoaisivat kuntalaisten ympäristömyönteiselle käytökselle vahvan pohjan.

Avainsanat: ympäristömyönteisyys, ympäristömyönteinen käytös, kunta, vaikuttaminen, ympäristöpolitiikka, hiilineutraalisuus, tuuppaus

Tämän julkaisun alkuperäisyys on tarkastettu Turnitin OriginalityCheck –ohjelmalla.

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	1
1.1 Tutkimuksen tausta ja lähtökohdat	1
1.2 Tutkimuskohteen valikoituminen	3
1.3 Tutkimusongelman määrittely, tavoitteet sekä keskeiset rajaukset	4
1.4 Tutkimuksen rakenne ja tutkimusprosessi	6
2 YMPÄRISTÖPOLITIIKAN KENTTÄ	8
2.1 Ympäristöpolitiikan ja -ongelmien määrittelevä	9
2.2 Ympäristöpolitiikka ja hallinta	11
2.3 Muutosprosessi ympäristöllisessä toiminnassa sekä ajattelussa	13
3 KUNTIEN KÄYTÖSSÄ OLEVAT ILMASTOTOIMENPITEET JA NIIDEN HYÖDYNTÄMINEN	17
3.1 Kuntien omien ilmastotoimenpiteiden raportointi	17
3.2 Kuntien käytössä olevat ilmastotoimet	23
3.2.1 "Kuntien ilmastotavoitteet ja -toimenpiteet" -selvitys	24
3.2.2 "Kohti ilmastoviisasta arkea" -raportti	27
3.3 Viidenkymmenen suurimman kunnan ilmastotavoitteet ja -toimet	30
3.4 Ympäristökansalaisuus	32
3.4.1 Ympäristökansalaisuuden määrittelevä	32
3.4.2 Ympäristökansalaisuuden kehittymisen tukeminen	34
3.4.3 "A review of best practice in environmental citizenship models" -selvitys	36
3.5 Tuuppaukset	39
3.5.1 Tuuppauksen määrittelevä	39
3.5.2 Tuuppauksen toimivuus ympäristöpoliittisena työkaluna	40
3.6 Yhteenveto kuntien käytössä olevista ilmastotoimenpiteistä ja niiden hyödyntämisestä	44
4 TUTKIMUKSEN EMPIIRISEN OSAN TOTEUTUS JA RAKENNE	47
4.1 Kvantitatiivinen internetkysely	49
4.2 Kvalitatiivinen fokusryhmähaastattelu	51
4.3 Aineistojen analyysi	52
5 INTERNETKYSelyn TOTEUTUS JA TULOKSET	56
5.1 Sähköisen kyselyn rakentaminen ja toteutus tässä tutkimuksessa	56
5.2 Kyselyyn vastanneiden kuntalaisten taustatiedot	59
5.3 Kyselyn tulokset	60
5.3.1 Monivalintakysymykset	60
5.3.2 Avoimet kysymykset	62

6 FOKUSRYHMÄHAASTattelun toteutus ja tulokset	69
6.1 Haastattelurungon muodostuminen	69
6.2 Haastattelun toteutus ja osallistajat	69
6.3 Haastattelun tulokset	71
6.3.1 <i>Arvomaailma, normit ja mielikuvat</i>	71
6.3.2 <i>Varmuus, luotettavuus ja jatkuvuus</i>	80
6.3.3 <i>Helppous ja sujuvuus</i>	81
6.3.4 <i>Turvallisuus ja turvallisuuden tunne</i>	85
6.3.5 <i>Valinnanvapaus</i>	87
6.3.6 <i>Saavutettavuus, tarjonta ja mahdollistaminen</i>	90
6.3.7 <i>Henkilökohtainen hyöty</i>	97
7 Tulosten analysointi	102
7.1 Keskeiset tutkimustulokset	102
7.2 Tutkimustulokset suhteessa aiempaan tutkimukseen	105
7.3 Tuuppaus ja haastattelun tulokset	110
8 Johtopäätökset	113
8.1 Pohdinta ja suositukset	115
8.2 Tutkimuksen onnistuminen ja kontribuutio	117
8.3 Jatkotutkimusaiheita	119
LÄHTEET	120
LIITTEET	124

TAULUKKO- JA KUVIOLUETTELO

Kuvio 1. Kunnan ympäristömyönteistä käytöstä edistävät toimet	5
Kuvio 2. Tutkimusprosessin vaiheet Tarja Heikkilän (2014) mukaan.	7
Kuvio 3. Viitekehyksessä hyödynnetty kehystys yksinkertaistettuna suuremmasta kehyksestä pienempään.	8
Kuvio 4. Toimintamallien muutos.	14
Kuvio 5. Toimintamallien muutos todellisuudessa.	14
Kuvio 6. Ympäristökansalaisen rakennuspalikat Hawthronen ja Alabasterin (1999) mukaan.	33
Kuvio 7. Poliittiset toiminnot ympäristökansalaisuuden edistämiseksi Dobsonin (2010) mukaan.	34
Kuvio 8. Työkalut ympäristökansalaisuuden syntymisen edesauttamiseksi ”A review of best practice in environmental citizenship models” -selvityksen (2012) mukaan.	37
Kuvio 9. Ympäristökansalaisuuden edistämisen työkaluihin reagoimiseen vaikuttavat yksilön ominaisuudet ”A review of best practice in environmental citizenship models”-selvityksen (2012) mukaan.	38
Kuvio 10. Tuuppauksen neljä tyyppiä Pohjoismaisen ministerineuvoston selvityksen (2016) mukaan.	41
Kuvio 11. Otoksen suhde perusjoukkoon Tarja Heikkilän (2014) mukaan.	48
Kuvio 12. Vastaajien ikä.	59
Kuvio 13. Vastaajien sukupuoli.	59
Kuvio 14. Vastaajien asuinmuoto.	60
Kuvio 15. Tavat, joilla kaupunki voisi vastaajien mukaan kannustaa tai motivoida tekemään enemmän ympäristöystävällisiä valintoja.	65
Kuvio 16. Yksilön ympäristömyönteisen käytöksen taustalla vaikuttavat tekijät.	103
Kuvio 17. Kunnan ympäristömyönteistä käytöstä edistävät toimet, jotka ottavat huomioon yksilön ympäristömyönteisen käytöksen taustalla vaikuttavat tekijät.	103
Taulukko 1. Helsingin nykyiset ja tulevat ilmastotoimenpiteet.	19
Taulukko 2. Kööpenhaminan ilmastotoimet.	22
Taulukko 3. Kuntien käytössä olevat ilmastotoimenpiteet ”Kuntien ilmastotavoitteet ja -toimenpiteet” -selvityksen (2018) mukaan.	25
Taulukko 4. Kulutuksen ja kuluttajien valintojen ohjaamisen työkalut ”Kohti ilmastoviisasta arkea” -raportin (2016) mukaan.	29
Taulukko 5. Kuntien yleisimpiä suunniteltuja ilmastotoimenpiteitä sektoreittain ”Kuntien ilmastotavoitteet ja -toimenpiteet” -selvityksen (2018) mukaan.	31
Taulukko 6. Ympäristökansalaisuuden edistämisen työkalujen tehokkuudesta raportoimisen haasteet Barnett ym. (2005) mukaan.	35
Taulukko 7. Kuntien ilmastotyön haasteet ja mahdollistajat ”Kuntien ilmastotavoitteet ja -toimenpiteet” -selvityksen (2018) mukaan.	45
Taulukko 8. Monivalintakysymyksissä vahvimmin esiin nousseet asiat.	61
Taulukko 9. Kaupungit ympäristöasiat, joissa vastaajien mielestä on parantamisen varaa.	63
Taulukko 10. Kaupungit ympäristöasiat, joissa vastaajien mielestä on onnistuttu.	63

1 JOHDANTO

Tässä pro gradu –tutkielmassa selvitetään, mitkä yksilön ympäristömyönteisen käytöksen taustalla vaikuttavat tekijät kunnan tulisi ottaa huomioon, suunnitellessaan yksilön ympäristömyönteistä käytöstä edistäviä toimia. Tutkimuksen lähtökohdat ovat kuntien pyrkimyksissä saavuttaa hiilineutraalisuus, joka edellyttää ympäristöystävällisesti ja kestävästi toimivaa kuntaa, jossa kunnan omien toimintojen lisäksi myös kuntalaisten hiilijalanjälki on saatu minimiin. Kunnilla on täten syntynyt tarve ymmärtää kuntalaisten ympäristömyönteisten valintojen tekemisen taustalla vaikuttavia tekijöitä sekä selvittää parhaat mahdolliset keinot edesauttaa kuntalaisten ympäristömyönteisten valintojen tekemistä.

Tämän luvun ja sen alalukujen tehtävänä on esitellä tutkimuksen taustaa ja lähtökohtia, sekä antaa yleiskuvaa tutkittavasta aiheesta. Luvussa esitellään myös tämän tutkimuksen tutkimusongelma, tutkimuskysymykset, tavoitteet, keskeiset rajaukset ja tutkimuksen eteneminen sekä rakenne.

1.1 Tutkimuksen tausta ja lähtökohdat

Ilmastonmuutos koskettaa meitä kaikkia. Ilmastomme on lämmennyt jo noin yhden asteen esiteollisesta ajasta, eikä loppua ole näkyvissä. Jokainen viimeisestä kolmesta vuosikymmenestä on ollut lämpimin koskaan mitattu ja sään ääri-ilmiöt ovat lisääntyneet. Mikäli nykyinen lämpenemisvauhti jatkuu, kriittisenä pidetty puolentoista asteen raja ylittyy tämän vuosisadan puoleen väliin mennessä. Tämä puolen asteen lämpeneminen nykyisestä, aiheuttaisi riskejä, jotka ovat merkittäviä sekä ihmisille että luonnolle. (Ympäristöministeriö, 2018).

Ilmastonmuutosta pyritään hillitsemään ilmastopolitiikalla, jonka suuntaviivoiksi tarjotaan usein kahta erilaista tietä. Ensimmäinen näistä on *sopeutuminen*, eli mukautuminen jo tapahtuneisiin tai odotettuihin ilmastollisiin muutoksiin ja niiden vaikutuksiin. Toinen on *hillintä* eli kasvihuonepäästöjen vähentäminen ja nieluista huolehtiminen. Yhteistä molemmille ratkaisuille on konkreettiset toimet ja uudistukset. (Martens, McEvoy & Chang 2009.) Ilmastopolitiikka tiivistyykin oikeastaan kahteen edellä mainittuun keinoon. Tarkoituksena on poliittisin toimin sopeutua ilmastonmuutoksen vaikutuksiin, sekä hillitä ilmaston lämpenemistä.

Ilmastopolitiikkaa harjoitetaan useilla eri tasoilla, jotka lomittuvat toisiinsa. Suomessa kansallinen ilmastopolitiikka kytkeytyy tiiviisti kansainväliseen ilmastopolitiikkaan ja yhdessä Euroopan Unionin (EU) kanssa Suomi on ollut mukana määrittelemässä ilmastopoliittisia tavoitteita EU:lle ja sen jäsenmaille. Kansainvälisten sopimusten, EU:n ylikansallisen ja Suomen kansallisen ilmastopolitiikan sateenvarjojen alta löytyy myös paikallisen tason ilmastopolitiikka, jonka merkitys on korostunut viime vuosina. Paikallisen tason ilmastopolitiikka on noussut tärkeäksi väyläksi saattaa toteen kansainvälisellä, ylikansallisella ja kansallisella tasolla asetettuja tavoitteita. (Roberts, Iveson & Schultz, 2018). Joidenkin toimijoiden mukaan paikallisen tason toimintaa voidaan pitää jopa parhaana väylänä saavuttaa tarvittavat päästövähennykset. Paikalliset toimijat pystyvät saavuttamaan sekä kansallisia että kansainvälisiä tavoitteita, ja toisaalta, asettamalla omia tavoitteitansa alueelleen, ne antavat myös oman panoksensa ilmastonmuutoksen torjunnassa. (Betsill & Bulkeley 2006, 141.)

Pyrkiessään tarvittaviin päästövähennyksiin, useat kaupungit ovat asettaneet tavoitteekseen hiilineutraalisuuden. Yksinkertaistettuna hiilineutraalisuus termillä tarkoitetaan sitä, että kunta tuottaa vain sen verran hiilidioksidipäästöjä, kuin se pystyy niitä sitomaan. Toisaalta hiilineutraalisuuden voi saavuttaa myös kompensoimalla osan päästöistään ostamalla päästökompensatioita, joilla tarkoitetaan aiheutettujen kasvihuonekaasupäästöjen vaikutusten kumoamista rahoittamalla päästöjen vähentämiseen tähtääviä toimia toisaalla. (Kuntien ilmastotavoitteet ja -toimenpiteet 2018, 18.) Suomalaisista kaupungeista esimerkiksi Helsinki tavoittelee hiilineutraalisuutta vuoteen 2035 mennessä, Tampere vuoteen 2030 ja Turku jo vuoteen 2029. Maailmalla yleinen tavoitevuosi on 2050, mutta toisaalta myös kunnianhimoisempia tavoitteita löytyy, kuten Kööpenhaminan tavoitevuosi 2025 sekä Oslon tavoitevuosi 2030.

Saavuttaakseen hiilineutraalisuustavoitteensa, kaupungit ovat lähteneet selvittämään konkreettisia keinoja ja työkaluja. Apuna on käytetty uutta verkostomaista hallintatapaa, joka tuo monia etuja julkisen sektorin toimintaan, ympäristöasiat mukaan lukien. Ympäristöä koskevien päämäärien näkökulmasta pelkkä lainsäädäntö ja sitä valvova ja toteuttava hallinto ei ole riittävää, joten päämäärän, kuten hiilineutraalisuuden, saavuttamiseen tarvitaan myös yksittäisten kansalaisten, yritysten sekä kansalaisjärjestöjen panos. Tämän vuoksi yhteistyö, kansalaistoiminta sekä verkostoituminen ovat välttämättömiä toimia. (Vartola 2013, 20.)

Yhteistyön, kansalaistoiminnan ja verkostoitumisen lisäksi kunnat ovat kiinnostuneita edistämään kuntalaisten tekemiä ympäristömyönteisiä valintoja. Suomessa syntyvistä kulutusperusteisista päästöistä 75 prosenttia on peräisin ruoasta, asumisesta ja henkilöliikenteestä. Ihmiset ovat keskimäärin melko hitaita ryhtymään omin päin toimimaan, joten toimintaympäristön merkitys on

ilmeinen kuluttajien valintoja tarkasteltaessa. Jos lähiympäristö tarjoaa mahdollisuuden hyödyntää joukkoliikennettä tai pyöräilyä, on tilanne otollinen ilmastokestäville ja hyvinvointia edistäville valinnoille. Sama pätee ravintoloihin sekä kauppoihin. Jos ne suosivat terveellistä ja vähähiilistä ravintoa, on kuluttaja todennäköisempi valitsemaan ympäristöystävällisemmin. (Kohti ilmastoviisasta arkea 2017, 98-100.) Kuntalaisten elämäntapoihin ja valintoihin vaikuttamisen keskeisyydestä huolimatta, kunnat eivät kuitenkaan ole välttämättä täysin tietoisia kaikista heidän käytössään olevista päästöjen vähenemistä tukevista työkaluista. Osasyynä tähän voidaan pitää toteutettujen tutkimusten vähyyttä, sekä sitä, että kunnat eivät aktiivisesti raportoi toteuttamistaan toimenpiteistä. (Jagers & Matti 2010; Barnett ym. 2005.)

Tässä pro gradussa tartutaan kyseiseen tutkimukselliseen aukkoon. Tutkimuksessa pyritään selvittämään, millaisia päästöjen vähenemistä edistäviä työkaluja kunnilla on käytössään ja kuinka näitä työkaluja on lähdetty soveltamaan maailmalla sekä mitkä yksilön ympäristömyönteisen käytöksen taustalla vaikuttavat tekijät kunnan tulisi ottaa huomioon, suunnitellessaan yksilön ympäristömyönteistä käytöstä edistäviä toimia.

1.2 Tutkimuskohteen valikoituminen

Alkusysäys tämän tutkielman tekemiselle syntyi ollessani tutkintooni kuuluvassa kolmen kuukauden korkeakouluharjoittelussa syksyllä 2017 Tampereen kaupungin Kestävä yhdyskunta -yksikössä. Harjoitteluni aikana vastasin Kestävä yhdyskunta -yksikön toteuttamasta ympäristökyselystä, joka toteutettiin kvantitatiivisesti painotettuna internetkyselynä. Internetkysely on osa Tampereen laajempaa strategiaa tehdä kaupungista hiilineutraali vuoteen 2030 mennessä. Tampereen hiilijalanjäljestä merkittävä osa on kuntalaisten tuottamaa ja tästä syystä kaupunki kokee, että Hiilineutraali Tampere 2030 -strategian toteutumisen kannalta myös kuntalaisten mukaan saaminen on välttämätöntä.

Kyselyssä tiedusteltiin tamperelaisten ajatuksia erilaisista ympäristöön liittyvistä teemoista ja vastauksissa nousi esiin asioita Tampereella harjoitetusta ympäristöpolitiikasta, jotka kuntalaiset kokevat onnistuneiksi ja positiivisiksi sekä asioita, joissa olisi parantamisen varaa. Kaupunkia kiinnosti erityisesti, kuinka se voisi edesauttaa kuntalaisten ympäristömyönteistä käytöstä omilla toimillaan. Internetkysely oli onnistunut ja se tarjosi hyvät lähtökohdat toteuttaa syvempää jatkotutkimusta aiheesta. Olin kiinnostunut toteuttamaan jatkotutkimuksen ja tämän seurauksena Kestävä yhdyskunta -yksikkö tilasi minulta pro gradu -tutkimuksen, jonka tavoitteena on yhdistää

lisätutkimusta kaipaavat ajankohtaiset teemat sekä toimeksiantajan tarpeet. Tutkimuksen alustavaksi tavoitteeksi määriteltiin selvittää, kuinka kunta voisi edesauttaa kuntalaisten ympäristöystävällisten valintojen tekemistä.

Aiheesta kirjoitettuun kirjallisuuteen perehtyessäni minulle valkeni, kuinka vähän aiheesta on tehty tutkimusta. Vaikuttamisesta on kirjoitettu paljon, mutta siitä tehdyt tutkimukset tarkastelevat lähes poikkeuksetta horisontaalisesti tai alhaalta ylöspäin tapahtuvaa vaikuttamista. Ylhäältä alaspäin suuntautuvasta vaikuttamisesta oli todella haastavaa löytää tutkimuksia, jos kontekstiksi halusi julkisen sektorin ja näkökulmaksi kunnan vaikuttamiskeinot kuntalaiseen. Jouduin pohtimaan, haluanko toteuttaa tutkimuksen aiheesta, johon on haastavaa saada tukea aiemmin julkaistuista tutkimuksista vai vaihdanko tutkimukseni näkökulmaa, kontekstia tai aihetta siten, että tutkimus olisi helpompi sitoa aiemmin käytyyn tieteelliseen dialogiin ja aiemmin aiheesta toteutettuihin tutkimuksiin. Päätin, että toteutan tutkimuksen valitusta näkökulmasta valitsemillamme tavoitteilla, sillä olin löytänyt tieteellisessä keskustelussa aukon, jonka halusin pyrkiä täyttämään. Aiheeni oli valikoitunut myös todellisesta Tampereen kaupungin tarpeesta ja kaupunki oli tilannut minulta juuri kyseiseen aiheeseen linkittyvän tutkimuksen.

1.3 Tutkimusongelman määrittely, tavoitteet sekä keskeiset rajaukset

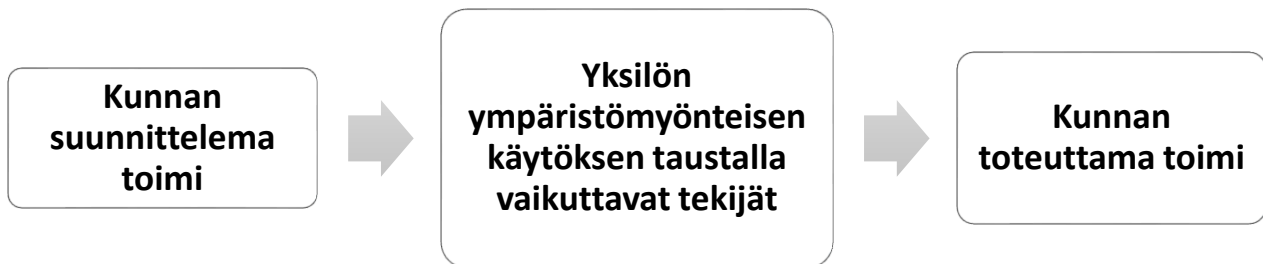
Tutkimusongelmaksi muotoutui kysymys: Mitkä tekijät vaikuttavat yksilön ympäristömyönteisen käytöksen taustalla?

Tutkimusongelma jakaantuu useampaan tutkimuskysymykseen, joita ovat:

1. Minkälaisia ympäristömyönteistä käytöstä tukevia työkaluja kunnalla on hyödynnettävänä?
2. Millaisin toimin kunnat ovat lähteneet edesauttamaan kuntalaisten ympäristömyönteistä käyttäytymistä sekä kuinka näistä toimista ja niiden onnistumisesta on raportoitu?
3. Millaisia kuntalaisten ympäristömyönteistä käytöstä tukevia toimia kuntalaiset toivoisivat kunnan hyödyntävän?
4. Millainen on tuuppauksen potentiaali ympäristömyönteisen käytöksen edistäjänä?

Tutkimuksen keskeisenä tavoitteena on selvittää, mitkä yksilön ympäristömyönteisen käytöksen taustalla vaikuttavat tekijät kunnan tulisi ottaa huomioon, suunnitellessaan yksilön

ympäristömyönteistä käytöstä edistäviä toimia. Tämä on demonstroitu yksinkertaisella prosessikuviolla (kuvio 1).



Kuvio 1. Kunnan ympäristömyönteistä käytöstä edistävät toimet

Yksilön ympäristömyönteisen käytöksen taustalla vaikuttavien tekijöiden selvittämisen lisäksi tutkimuksen toimeksiantoon kuului selvittää, millaisia konkreettisia ilmastotoimenpiteitä kunnilla on hyödynnettävänä ja millä keinoin muut kaupungit ovat pyrkineet vaikuttamaan asukkaidensa valintoihin sekä edesauttamaan ympäristömyönteistä käytöstä. Tutkimuksessa pyritään selvittämään myös, millaisia kuntalaisten ympäristömyönteistä käytöstä tukevia toimia kuntalaiset toivoisivat kunnan hyödyntävän ja millainen on tuuppauksen tunnetun uudenlaisen vaikuttamistavan potentiaali ympäristömyönteisen käytöksen edistäjänä?

Tutkimuksessa hyödynnettävä tutkimusote on abduktiivinen päättely. Tutkimusongelmaan ja tutkimuskysymyksiin pyritään vastaamaan hyödyntämällä sekä kvantitatiivisesti että kvalitatiivisesti kerättyä aineistoa. Empiirisen aineiston keräämisen lisäksi selvitetään kuntien käytössä olevia ilmastotoimenpiteitä ja muiden kaupunkien toimintatapoja, käymällä läpi kuntien julkaisemaa aineistoa niiden omasta toiminnastaan sekä aiheesta aiemmin julkaistuja tutkimuksia ja raportteja. Aiemmin julkaistuja tutkimuksia ja raportteja hyödynnetään tutkimuksessa taustamateriaalina viitekehyksessä, empiirisen aineiston vertailukohteena sekä vastatessa tutkimuksen tutkimuskysymyksiin. Konkreettisten toimenpiteiden selvityksen tarkoituksena on myös auttaa Tampereen kaupunkia kehittämään omaa toimintaansa antamalla heille esimerkkejä muiden kaupunkien hyödyntämisestä toimenpiteistä. Lisäksi tutkimuksessa tutustutaan tuuppauksena (nudging) tunnetusta uudenlaisesta vaikuttamiskeinosta julkaistuihin aineistoihin ja selvitetään millainen potentiaali tuuppauksella olisi ympäristöpoliittisena työkaluina aiemmin julkaistujen aineistojen sekä tämän tutkimuksen tulosten perusteella.

Tutkimus pyritään sitomaan osaksi ympäristömyönteisen käytöksen edesauttamisesta ja kuntien kuntalaisiin kohdistamista vaikutusmahdollisuuksista käytävää tieteellistä dialogia, mutta koska

aihetta on tutkittu lähtökohtaisesti vähän valitusta näkökulmasta ja kontekstista, pyritään tutkimus sitomaan myös laajempaan tieteelliseen dialogiin, koskien ympäristösektoria toimintakenttänä ja julkisen sektorin, eritoten kuntien, harjoittamaa ympäristöpolitiikkaa sekä ympäristöpolitiikan muodostumista ja muutosta.

Tutkimus on tilaustyö, joten keskeisimmät rajaukset on tehty Tampereen kaupungin toiveiden mukaan. Tämä on johtanut siihen, että tutkimuksen painopiste on kuntalaisissa ja heidän näkemyksissään. Kunnan päättäjien ja viranhaltijoiden kokemuksia ei erikseen tutkita, sillä Tampereen kaupunki kokee tarvitsevänsä tietoa erityisesti kuntalaisten, ei heidän omien työntekijöidensä tai poliitikkojensa mielipiteistä.

1.4 Tutkimuksen rakenne ja tutkimusprosessi

Tutkimuksen rakenne

Tutkimuksessa noudatetaan perinteistä tieteellisen tutkimuksen esitystapaa ja se on jaettu kahdeksaan lukuun. Tutkimusraportin ensimmäinen luku on johdanto, jonka tarkoituksena on johdatella lukija aiheeseen sekä esitellä tutkimuksen lähtökohdat, tausta ja tutkimuskohteen valikoituminen. Ensimmäisessä luvussa esitellään myös tutkimusongelma ja -kysymykset sekä tutkimuksen tavoitteet, keskeiset rajaukset, tutkimusprosessi sekä tutkimuksen rakenne.

Toisen ja kolmannen luvun tarkoituksena on esitellä tutkimukseen valikoitunut teoreettinen viitekehys. Toinen luku alkaa ympäristöpolitiikan sekä ympäristöongelmien määrittelemisellä, jonka jälkeen pohditaan ympäristöpolitiikan ja hallinnan suhdetta. Keskusteluun tuodaan mukaan myös ympäristöllisessä toiminnassa ja ajattelussa tapahtuva muutosprosessi, johon kuntien halu vaikuttaa kuntalaistensa käytökseen linkittyy vahvasti. Kolmannessa luvussa tarkastelua viedään konkreettisemmalle tasolle, selvittäessä millaisia ilmastotoimia kunnat raportoivat hyödyntävänsä ja millaisia perinteisiä ympäristöpolitiikan työkaluja kunnilla on käytettävissään. Luvussa esitellään myös ympäristökansalaisuuden ja tuuppauksen käsitteet ja pyritään selvittämään, kuinka ympäristökansalaisuuden syntymistä on pyritty edistämään ja millainen potentiaali tuuppauksella on ympäristöpoliittisena työkaluna.

Neljännessä luvussa käydään läpi tutkimuksen empiirisen osan toteutus, rakenne sekä kuvaillaan tutkimuksessa hyödynnetyt metodit. Tämän lisäksi luvussa esitellään aineistojen analyysien toteutustavat. Viides ja kuudes luku pitävät sisällään tutkimuksen empirian. Viides luku keskittyy

kvantitatiivisen internetkyselyn toteutukseen sekä tuloksiin. Siinä esitellään tutkimuksessa hyödynnettävän sähköisen kyselyn rakentaminen ja toteutus, kyselyyn vastanneiden kuntalaisten taustatiedot ja käydään läpi kyselyn tulokset. Kuudes luku keskittyy esittelemään fokusryhmähaastattelun haastattelurungon muodostamiseen ja haastattelun toteutukseen liittyvät seikat sekä haastatteluun osallistujat. Luvussa esitellään myös haastattelun tulokset, jotka ovat jaoteltuna teemoittain omien alalukujensa alle.

Seitsemännessä luvussa tiivistetään tutkimuksen keskeiset tulokset ja vertaillaan tutkimustuloksia suhteessa aiempaan tutkimukseen sekä tuuppaukseen. Tässä luvussa kiteytyvät tutkimuksen tulokset sekä vastaukset tutkimusongelmaan ja tutkimuskysymyksiin. Kahdeksannessa luvussa esitellään aineiston analyysin ja tulosten pohjalta muodostetut johtopäätökset sekä pohditaan tutkimuksen kontribuutiota ja mahdollisia jatkotutkimusaiheita.

Tutkimusprosessi

Tässä tutkimuksessa toteutettu tutkimusprosessi noudattaa Tarja Heikkilän määrittelemiä tutkimusprosessin vaiheita (kuvio 2).



Kuvio 2. Tutkimusprosessin vaiheet Tarja Heikkilän (2014) mukaan.

Tutkimusprosessiin kuului myös jatkuva aikaisempien tutkimusprosessien vaiheiden täsmentäminen. Erityisesti vertailtaessa tutkimuksen tuloksia aiempiin aiheesta kirjoitettuihin julkaisuihin, käytiin teoreettista viitekehystä uudelleen läpi, jotta se tukisi parhaalla mahdollisella tavalla tutkimusta. Myös tutkimusongelmaan ja tutkimuskysymyksiin palattiin yhä uudelleen tutkimuksen edetessä.

2 YMPÄRISTÖPOLITIIKAN KENTTÄ

Toisen ja kolmannen luvun tarkoituksena on esitellä tutkimukseen valikoitunut teoreettinen viitekehys. Aiheesta aiemmin toteutettujen tutkimusten niukkuuden vuoksi tutkimus pyritään sitomaan laajempaan tieteelliseen dialogiin koskien kuntien toteuttamaa ympäristöpolitiikkaa ja ympäristöpolitiikan muotoutumista. Yksinkertaistettu kehystys pro gradun viitekehykselle, suuremmasta kehyksestä pienempään kehykseen, löytyy kuviosta 3.



Kuvio 3. Viitekehyksessä hyödynnetty kehystys yksinkertaistettuna suuremmasta kehyksestä pienempään.

Tutkimukselle luotiin taustaa käsittelemällä suurinta kehystä, eli ilmastomuutosta, jo johdantoluvussa. Luvussa kaksi käsitellään kuntien harjoittamaa ympäristöpolitiikkaa sekä kuntien toimimista osana ympäristösektoria, yhteistyössä ja vuorovaikutuksessa ympäristösektorin muiden toimijoiden kanssa. Luvussa kuvaillaan myös ympäristöpolitiikassa ja ympäristöllisessä ajattelussa tapahtuvaa muutosta, joka on johtanut muun muassa hiilineutraalisuuden tavoitteluun usean kunnan toimesta. Hiilineutraalisuus sijoittuu yhdeksi osaksi kunnissa harjoitettavaa ympäristöpolitiikkaa. Luvussa kolme keskustelua viedään lähemmäs käytännön tasoa esittelemällä kuntien hyödyntämiä

paikallisia ilmastotoimia, joilla hiilineutraalisuus olisi tarkoitus vähitellen saavuttaa. Lopuksi käsitellään ilmastomuutokseen vastaamista myös yksilötasolla, käyttäen ympäristökansalaisuus-käsitteen ympärille tehtyjä tutkimuksia esimerkkeinä siitä, kuinka kunta voisi parhaiten edistää ympäristömyönteisesti toimivan kuntalaisen, eli ympäristökansalaisen, syntymistä. Tutkimuksessa ympäristö- ja ilmastotermit kulkevat rinnakkain ja ristiin, sillä molempia termejä käytetään aiheen kirjallisuudessa. Ympäristö on termeistä laaja-alaisempi ja ilmastotermi sijoittuu ympäristötermin alle useissa tapauksissa.

2.1 Ympäristöpolitiikan ja -ongelmien määrittelyminen

Hiilivapaus, hiilineutraalisuus ja vihreä talous ovat muutamia monista ilmastoon liittyvistä termeistä, joiden tarkoituksena on luoda raameja ympäristöön liittyvien asioiden hoidossa sekä käsittelyssä. Kuntien suhtautuminen näihin termeihin liittyy pitkälti kunnissa harjoitettuun ympäristöpolitiikkaan ja näillä termeillä voidaankin osaltaan kuvata ympäristöpolitiikkaa ja siihen liittyviä periaatepäätöksiä. Mutta mitä ympäristöpolitiikka sitten on? Ympäristöpolitiikkaakaan ei voi ymmärtää ainoastaan poliittisesti korkea-arvoisten toimijoiden sanomisten tuloksena tai virkamiesten aikaansaannoksena, sillä toimijoiden, kuten poliitikkojen ja virkamiesten lisäksi, monenlaisten intressitahojen edustajat pyrkivät määrittelemään tai olemaan mukana määrittelemässä toteutettavan ympäristöpolitiikan sisältöä. Poliitikassa ei siten ole kysymys vain ja ainoastaan tietystä yhteiskunnallisesta kentästä, vaan ennemminkin useisiin eri suuntiin yhteiskunnassa hajautuvasta prosessista tai verkostosta (Häikiö 2005, 18). Näin ollen tietyn politiikan kentän, kuten tässä tapauksessa ympäristöpolitiikan, rajojen ennalta määrittäminen on mahdotonta. (Kerckänen 2010, 88).

Anu Kerckänen on tutkinut Suomen kansallisen ja paikallisen ilmastopolitiikan muotoutumista. Hänen väitöskirjansa ”Ilmastomuutoksen hallinnan politiikka – Kansainvälisen ilmastokysymyksen haltuunotto Suomessa (2010)” tutkii, kuinka kansainväliset ilmastopolitiikan tavoitteet otetaan haltuun kansallisella ja paikallisella tasolla, sekä mitkä tekijät kansallisen ja paikallisen ilmastopolitiikan muotoutumiseen vaikuttavat. Se on kohdennettu kansallisen ja paikallisen ilmastopolitiikan institutionalisoitumisen alkuvaiheisiin, 2000-luvun alkuvuosiin. Hänen tutkimuksensa on jaettu kolmeen osatutkimukseen, joista ensimmäinen käsittelee ensimmäisen (vuonna 2001 valmistuneen) kansallisen ilmastostrategian käsittelyä julkisuudessa, toinen ensimmäisen kansallisen ilmastostrategian virkamiesvalmistelua ja kolmas osatutkimus käsittelee ilmastotavoitteiden toteutumista kunnissa.

Kerkkäsen väitöskirja nostaa esiin monia tärkeitä havaintoja ilmastonmuutoksen hallinnan politiikasta ja dynamiikasta. Hänen tutkimuksensa esimerkiksi osoitti, että Suomessa ilmastokysymys määrittyi 2000-luvun alussa, sekä kansallisella että paikallisella tasolla, vahvasti nimenomaan ongelmaksi. Ilmastokysymys tulkittiin useimmiten erilaisten vaikeuksien kehysten kautta. Tämä on vaikuttanut myös käytännön toimintaan, sillä Suomi on ollut selvästi jälkijunassa ilmastopolitiikkaa koskevien toimien toteuttamisessa. Toisaalta hänen tutkimuksensa toi myös esille, että ilmastopolitiikan tavoitteiden toteutumista on Suomessa hidastanut ilmastokysymysten tulkitseminen varsin kapea-alaisina kysymyksinä. Esimerkiksi paikallisella tasolla ilmastokysymykset ovat tulkittu olevan pitkälti vain ympäristöhallinnon asioita.

Kerkkäsen tutkimus tukee näkemystä siitä, että eri tasoilla ja eri näkökulmista toimivat toimijat ovat ilmastopolitiikassa tärkeitä. Erilaiset toimijat täydentävät toisiaan sekä täyttävät erilaisia tehtäviä. Erilaiset toimijat antavat myös mahdollisuuden parhaiten sopivan ratkaisun löytämiseksi kuhunkin tilanteeseen. Tämä ilmenee paikallistasolla esimerkiksi siten, että ilmastotavoitteiden toteutumisen kannalta keskeinen merkitys on toimijoilla, jotka tulkitsevat ilmastopolitiikkaa ja sen vaatimuksia nimenomaan paikallistason näkökulmasta. Kerkkäsen mielestä erilaisten instituutioiden sekä toimijoiden moninaisuutta ei tulisi missään nimessä kokea ongelmaksi, vaikka se saisikin ilmastopolitiikkaa koskevat tilanteet vaikuttamaan epäselviltä tai hallitsemattomilta.

Siinä missä politiikan varsinainen sisältökin, voivat politiikan pelisäännöt, toimintatavat ja kulttuurikin olla kiistojen kohteena. Tämä korostuu ympäristöongelmia määriteltäessä, sillä uusien ympäristöongelmien nostaminen julkiseen keskusteluun edellyttää aina vakiintuneiden toimintatapojen kyseenalaistamista sekä aktiivista ongelmien uudelleen määrittystä. Tällä pyritään synnyttämään uusia toimintamalleja, joilla alati muuttuviin ympäristöongelmiin kyettäisiin vastaamaan. Onkin luonteenomaista, että ympäristön politisoitumisen yhteydessä vaatimukset eivät kohdistu ainoastaan ympäristön tilaan, vaan kyseiset vaatimukset saattavat laajeta jopa epäluottamuslauseeksi ympäristökysymysten hallintatapoja, päättäjiä ja viranomaisia kohtaan. (Haila ym. 2013, 10.) Politiikkaa on siis siirtynyt poliittisten instituutioiden ulkopuolelle ja tämä on konkretisoitunut esimerkiksi kuntien paikallisessa energiahuollossa, jonka neuvotteluja käydään paljon myös muilla areenoilla, kuin kunnanvaltuustossa (Peltola 2007, 41).

Peltola toteaa väitöskirjassaan: ”Paikallisen energiahuollon ympäristöpoliittinen liikkumavara” (2007), että ympäristöpolitiikan sektorin muotoutumisen edellytys on ollut ympäristöongelmat poliittisen päätöksenteon kohteeksi nostanut poliittinen toiminta. Politiikalla on siis mahdollista viitata poliittisten instituutioiden piirissä tapahtuvaan päätöksentekoon, sekä myös prosesseihin,

joissa ympäristöstä käydään määrittelykamppailuja. Määrittelykamppailuissa punnitaan sitä, millä käsitteellä ja missä yhteyksissä ympäristöstä puhutaan. Usein poliittisissa prosesseissa rajataan samalla myös ongelmien ratkaisuvaihtoehtoja ja mahdollisuuksia. Ympäristöpolitiikkaa voidaankin ajatella ”jatkuvana taistelukenttänä”, jossa eri toimijat määrittelevät ongelmat eri lailla, usein omasta näkökulmastaan suotuisalla tavalla. Toisaalta kuitenkin vain osa ympäristöpolitiikan toimijuutta tuottavista prosesseista on diskursiivisia (Åkerman 2006). Kapeakatseinen ympäristöpolitiikan diskursiiviseen tarkasteluun nojaava tarkastelu saattaa siis jättää osan tekijöistä tarkastelun ulkopuolelle. Tällaisia tekijöitä voivat olla esimerkiksi tekijät, jotka eivät nouse esiin kiistatilanteissa. (Peltola 2007, 11).

2.2 Ympäristöpolitiikka ja hallinta

Jäsennettäessä erilaisia ongelmia turvaudutaan usein helposti perinteisiin ylhäältä alas tai alhaalta ylös suuntautuviin malleihin, jotka eivät välttämättä aina kykene ymmärtämään kompleksisten ongelmien kaikkia puolia (Cash ym. 2006, 4). Tähän ongelmaan on pyritty vaikuttamaan uudistamalla hallintoa hallinnaksi, eli muuttamalla rakenteita enemmän horisontaalisiksi vertikaalisista. Tällainen hallinta, kuten Cash ynnä muut artikkelissaan toteavat, joka ottaisi huomioon monitasoiset ja moniskalaiset kompleksiset ongelmat, on huomattavasti haastavampi kuin perinteinen jäykkä byrokraattinen hallinto. Se kuitenkin tarjoaisi riittävät työkalut jäsentämään ongelmaa tarvittavalla tavalla.

Tämä uudenlaista hallintatapaa koskeva keskustelu kytkeytyy ideologis-käytännöllisesti julkisen sektorin organisaatioiden uusiin toimintaperiaatteisiin, jossa on paikallistasoa ajatellen kyse aivan uudeltaisesta tilanteesta. Kunnat joutuvat toimimaan yhdessä yritysten, järjestöjen, kansalaisryhmien ja yhteisöjen kanssa erilaisissa päätöksenteko-, palvelu- ja kehittämisprosesseissa. Kuntien rooli alueyhteisöjensä puolestapuhujana siis kasvaa ja tämä aiheuttaa isoja haasteita kuntien koordinointi- ja organisointikyvyille sekä hallintasuhteiden johtamiselle. (Anttiroiko ym. 2007, 167–168.) Tällaiseen hallinta-ajatteluun liittyy markkina- ja verkostopohjaisen hallinnanmuotojen ohella myös demokratia, sillä kuntien tulee heijastaa asukkaidensa intressejä. Tästä syystä kunnat pyrkivät selvittämään sekä kuntalaisten että sidosryhmiensä näkemyksiä ja tarjoamaan mahdollisuuksia aktiiviseen osallistumiseen. (Haveri & Anttiroiko 2013, 9.)

Yhteyden rakentaminen sekä kuntalaisiin että kansalaisjärjestöihin on avainasemassa uudessa hallinta-ajattelussa, jossa kuntien yhteisöllinen luonne korostuu (Haveri & Anttiroiko 2013, 14).

Suomessa, kuten muissakin länsimaissa, pyritään jatkuvasti demokratian vahvistamiseen, sekä uusien osallistumis- ja vaikuttamistapojen kehittämiseen, vaikkakin kehitys on näissä asioissa varsin hidasta. Tällaiset pyrkimykset ilmentävät demokratiakäsitystä, jossa kansalaisella on vahva sekä aktiivinen rooli ja tästä käytetään usein käsitettä *osallistuva demokratia*. Osallistuva demokratia on yhä enenevässä määrin tullut perinteisen edustuksellisen demokratian rinnalle ja näiden kahden demokratiakäsitteen lisäksi kunnat pyrkivät myös edistämään niin sanottua *käyttäjädemokratiaa*, jossa kuntalaisille tarjotaan joustavia palautekanavia kuntien palveluiden käytössä. (Haveri & Anttiroiko 2013, 15.)

Uusi verkostomainen hallinta- ja organisointitapa tuo monia etuja julkisen sektorin toimintaan, eivätkä ympäristöasiat poikkea tästä. Ympäristöä koskevien päämäärien, kuten maapallon säilyttäminen elinkelpoisena sekä elinympäristön suojelun ja tervehdyttämisen näkökulmasta pelkkä lainsäädäntö ja sitä valvova ja toteuttava hallinto ei ole riittävä. Päämäärien saavuttamiseen, edes periaatteen tasolla, tarvitaan myös yksittäisten kansalaisten, yritysten sekä kansalaisjärjestöjen panos. Tästä johtuen yhteistyö, kansalaistoiminta sekä verkostoituminen ovat välttämättömiä toimia vastatessa uusiin sekä monimutkaisiin haasteisiin. (Vartola 2013, 20.) On myös väitetty, että paikallinen ja alueellinen poliittinen toiminta on paras tapa saada aikaiseksi tarvittavat päästövähennykset. Paikalliset toimijat kykenevät saavuttamaan kansallisia sekä kansainvälisiä tavoitteita, mutta toisaalta ne myös antavat oman panoksensa ilmastonmuutoksen torjunnassa asettamalla omia tavoitteita omalle alueelleen, joita ne sitten lähtevät tavoittelemaan. (Betsill & Bulkeley 2006, 141.) Esimerkkinä tästä toimii vaikkapa Hiilineutraali Tampere 2030 -ohjelma.

Päätöksiä tehtäessä tulee esille politiikan olennaisin ulottuvuus, eli valintojen tekeminen erilaisten vaihtoehtojen välillä. Ympäristöä koskevissa kysymyksissä aktiiviset ympäristön puolesta toimivat tahot pyrkivät osoittamaan, että vaihtoehtoja on olemassa ja niiden valintaan liittyy pelivaraa. (Haila ym. 2013, 2; Palonen 1997). Kansalaistoimintaa ajaa eteenpäin myös periaate siitä, että jokaisella on perusoikeus hyvään ja terveelliseen elinympäristöön. Jotta tällainen oikeus voisi toteutua, on kansalaisilla oltava sananvaltaa vaikuttaa siihen, millaiseksi ympäristö muotoutuu. Tämän perusoikeuden turvaamiseksi perustuslakiin kirjattiin säädöksiä 1990-luvulla, sillä julkisen vallan tehtävänä olisi edistää kansalaisen mahdollisuuksia osallistua ja vaikuttaa häntä itseään koskeviin päätöksiin ja päätöksentekoon (perustuslaki 731/1999, 14.3§). Tämä korostuu kuntatasolle tultaessa, sillä julkisen vallan tulisi turvata jokaiselle oikeus sekä terveelliseen ympäristöön, että mahdollisuus vaikuttaa elinympäristöään koskevaan päätöksentekoon (perustuslaki 731/1999, 20.2§). Olennaisin osa ympäristöllisten perusoikeuksien turvaamisessa löytyy ympäristökysymysten hallinnan saralla.

Ympäristöä koskevien määräysten ohella kansalaisten perusoikeuksia koskevat määräykset korostavat toimintatapojen menettelyllistä (proseduraalista) luonnetta. Kansalaisilla on perustavanlaatuinen oikeus osallistua omaa ympäristöään koskevien päätösten tekoon. Säädöksiä on kirjattu muun muassa maankäyttö- ja rakennuslakiin (2000) sekä ympäristönsuojelulakiin (2000). (Haila ym. 2013, 9-10; Anttiroiko ym. 2007, 243).

Tampere toteuttaa tätä kansalaisten perustavanlaatuista oikeutta olla mukana päätöksentekoprosessissa osallistamalla kuntalaisia erilaisin keinoin, kuten tämän pro gradu -työn ja siihen kuuluneiden empiiristen osioiden kautta. Kuntien halu ymmärtää kuntalaisten ympäristömyönteisen käytöksen taustalla vaikuttavia tekijöitä, jotta ympäristömyönteistä käytöstä tukevat työkalut ja toimet osattaisiin suunnitella ja kohdentaa mahdollisimman hyvin, linkittyä osallistamisen ja hallinnan hyödyntämiseen. Kuntalaisille annetaan mahdollisuus olla mukana päätöksenteko- ja suunnitteluprosesseissa hyvän hallinnan periaatteiden mukaisesti.

2.3 Muutosprosessi ympäristöllisessä toiminnassa sekä ajattelussa

Yksi keskeinen elementti kuntien ympäristöpolitiikassa on muutos. Kunnat ovat siirtymässä tämän hetkisistä toimintamalleistaan kokonaan uusiin toimintamalleihin, kuten hiilineutraalisuuteen, jota useat kunnat ovat ilmoittaneet tavoittelevansa. Hiilineutraalisuus termillä tarkoitetaan sitä, että kunta tuottaa vain sen verran hiilidioksidipäästöjä, kuin se pystyy niitä sitomaan. Täten hiilineutraalin kunnan hiilijalanjälki tulisi olla koko elinkaaren ajalta nettona nolla. Toisaalta hiilineutraalisuuden voi saavuttaa myös kompensoimalla osan päästöistään ostamalla päästökompensaatioita, joilla tarkoitetaan aiheutettujen kasvihuonekaasupäästöjen vaikutusten kumoamista rahoittamalla päästöjen vähentämiseen tähtääviä toimia toisaalla. Virallisesti sovittua määritelmää hiilineutraalisuudelle ei ole, joten kuntien määritellessä omaa hiilineutraalisuuttaan, syntyy määritelmien välille eroja. Esimerkiksi kunnan omien hiilidioksidipäästöjä vähentävien toimien lisäksi hankittavien päästökompensaatioiden määrä sijoittuu yleensä 20 ja 40 prosentin välille, joten kuntien väliset erot voivat olla suuret. Tämän lisäksi perusvuodet, johon saavutettua päästöjä vähennystä verrataan, saattavat vaihdella. Yleisin määritelmä, jonka kunnat ilmoittavat oman hiilineutraalisuustavoitteen yhteydessä, on pyrkimys 80 prosentin kasvihuonepäästövähennykseen kunnan omilla toimilla vuoden 1990 tasoon verrattuna. Jäljelle jäävä 20 prosenttia kompensoidaan. (Kuntien ilmastotavoitteet ja -toimenpiteet 2018, 18).

Puhe hiilineutraalisuudesta kytkeytyy laajempaan kokonaisuuteen, jossa puhutaan muutoksesta, joka koskee toimintatapoja sekä koko yhteiskunnallista järjestelmää. Rakennettaessa käsitejärjestelmiä pitkän aikavälin yhteiskuntamuutoksista, tukeudutaan usein eräänlaiseen yhteiskuntien välisen siirtymän malliin (Kerkelä 2004, 81). Yleensä asia on jäsennetty selväpiirteisen yhteiskuntakehityksen vaiheiden avulla, määrittelemällä esimerkiksi jälkiteollinen yhteiskunta, informaatioyhteiskunta tai hiilineutraali yhteiskunta. Eroavuuksia haetaan polaaristen vastakohtakäsitteiden avulla, kuten vaihdantatalouden korvautuminen rahataloudella, maalla asumisen korvautuminen kaupunkilaisuudella tai hiileen pohjautuvan yhteiskunnan korvautuminen hiilettömällä yhteiskunnalla. Asia on esitetty yksinkertaisesti kuviossa 4.



Kuvio 4. Toimintamallien muutos.

Tällainen yksinkertaistaminen saattaa kuitenkin mennä liioittelun puolelle, verrattaessa eroja ja erojen merkitystä. Täten hyödynnettäessä tällaisia ajattelumalleja, on niiden sudenkuoppien ja rajoitteiden tiedostaminen tärkeää. Yksinkertaistaminen voi aiheuttaa liioittelua, joten mitä tarkkanäköisemmin asioita tarkastellaan, sitä vaikeampaa muutoksien havaitseminen voi olla. (Kerkelä 2004, 83). Voisi siis olla hätiköityä lähteä tarkastelemaan tämän tutkimuksen tutkimuskohdetta liiallisella yksinkertaistamisella, eli kuvittelemalla, että Suomen kunnat tai kuntalaiset olisivat matkalla paikasta A paikkaan B. Kunnat sekä kuntalaiset ovat toimintatapojen murrosvaiheessa, mutta tämän hetkinen tila, sekä siirtymän jälkeinen tila, eivät välttämättä ole täysin toisistaan eroavia. Tämä tarkoittaa esimerkiksi sitä, että ei ole perusteltua olettaa, että ennen muutosta kaikki energia tuotettaisiin fossiilisilla polttoaineilla, kun taas muutoksen jälkeen kaikki energia tuotettaisiin uusituvilla energiantuotantomuodoilla. Kuvio 5 havainnollistaa toimintamallien muutosta todellisuudessa.



Kuvio 5. Toimintamallien muutos todellisuudessa.

Muutosprosessi voi sisältää monenlaisia vaiheita, jotka ovat ikään kuin hybridejä tästä hetkestä sekä päämäärästä, johon halutaan. Tämän lisäksi kiistan kohteena voi olla myös se, milloin maali on saavutettu ja muutos ei ole enää haluttava asia. Esimerkiksi pyrittäessä kuntalaisten ympäristömyönteisen käytöksen lisäämiseen, tapahtuu muutos vaiheittain ja erilaisilla painotuksilla. Painotukset riippuvat sekä kunnan valitsemista toteutettavista toimista kuin myös kuntalaisten henkilökohtaisista preferensseistä.

Vaatus muutoksesta ei välttämättä jää pelkästään politiikan tai toimintatapojen sisältöön, vaan muutosta voidaan pyrkiä saamaan aikaan koko sosioteknisessä järjestelmässä. Tällaista, koko sosioteknistä järjestelmää koskevaa muutosta, on pyritty havainnollistamaan kestävyystransition mallilla. Kestävyystransition (Sustainability transition) asettuu sosioteknisen mallin ”sateenvarjon” alle, pyrkien muuttamaan sosioteknistä järjestelmää perustuksiaan myöten. Kuten nimikin kertoo, kyse on transitiosta (muutosprosessista) sekä kestävyydestä. Yhdistettynä niistä saadaan yksinkertaisesti ”joukko muutosprosesseja kohti kestävämpiä ratkaisuja” eli kestävyystransition. (Geels 2005, 681–682). Itse kestävyystransition toimintatapa ei kuitenkaan ole yksinkertainen, vaan se sisältää monia eri ulottuvuuksia ja tasoja. Muutos tapahtuu pitkällä aikajänteellä ja se tapahtuu sekä korvaamalla vanhoja toimintamalleja uusilla että tuomalla uusia toimintamalleja vanhojen rinnalle. Muutoksia tapahtuu paitsi teknologisella tasolla, myös käytännöllisellä sekä institutionaalisella tasolla. (Geels 2005, 694). Kuntien ympäristöpolitiikan ja esimerkiksi kuntalaisten elämäntapojen vähittäinen muutos sisältyy, sekä on mahdollisesti seurausta, Suomessa hitaasti vaikuttavista muutosprosesseista, eli kestävyystransitionista.

Teoreettisilta lähtökohdiltaan kestävyystransition ei missään tapauksessa ole lineaarinen ilmiö ja se sanoutuu irti teknisestä determinismistä. Mallissa pyritäänkin näkemään tekniset muutokset myös esimerkiksi sosiaalisesta näkökulmasta. Silti kestävyystransition ytimessä on uuden teknologian kehittäminen ja levittäminen, ja tämän havainnollistaa Frank Geelsin (2005, 683–686) tekemä jako, jossa kestävyystransition on jaettu kolmen eri tason vuorovaikutukseen. Näistä tasoista ensimmäinen on sosiotekninen-maisema, joka toimii makrotasona. Kuten tason nimikin kertoo, se on eräänlainen maisema, joka sisältää syvät kehitystä ohjaavat trendit, kuten poliittisen arvomaailman. Toisaalta tähän kategoriaan luetaan myös ilmiöitä, kuten sodat ja öljyn hinnan muutokset. Kuten oikeaakin maisemaa, on näitä trendejä melko vaikea lähteä akuutisti muuttamaan. Ne kyllä muuttuvat, mutta hyvin hitaasti, ajan kanssa. Seuraavan tasona, eli mesotasona, toimii sosio-tekniikka-regiimi, joka peilaa vallitsevaa toimintaympäristöä. Tämä taso kuvastaa millaisten sääntöjen mukaan yhteiskunnalliset ryhmät toimivat. Sääntöihin voidaan nähdä kuuluvan erilaiset elämäntyyli-

uskomukset, rutiinit ja niin edelleen. Tämä taso on usein se, joka estää muutosta, eli tähän tasoon kestävyystransitio pyrkii erityisesti vaikuttamaan. Kolmannella tasolla, eli mikrotasolla, tarkastellaan niin sanottuja lokeroita, eli paikallisia kokeiluja ja innovaatioita. Kestävyystransitiomallin mukaan on tärkeää antaa uusille innovaatioille suojattu kasvualusta, jotta markkinatalous ei heti murskaisi uutuutta. Suojattu lokero tarjoaa uudelle innovaatiolle mahdollisuuden kehittyä, sekä ihmisille mahdollisuuden tutustua siihen. Lokeroissa jyvät karsitaan akanoista ja pieni osa kokeiluista läpäisee seulan, jonka kautta kokeilu nousee toimintamallien tasolle. Jos idea on todella toimiva ja ajoitus oikea, se saattaa nousta vallitsevan toimintamallin rinnalle tai jopa korvata sen. (Geels 2005, 690.)

Kestävyystransitiossa ei siis ole pelkästään kyse luonnollisesti tai itsestään tapahtuvasta muutoksesta, vaan toiminta on päämääräohjattua (Geels 2005, 681–682.) Vaikka kestävästä kehityksestä on vuosien mittaa tullut yhä vahvempi trendi, jää ympäristönäkökulma silti usein auttamatta poliittisen, taloudellisen tai kulttuurillisen näkökulman jalkoihin, joten muutoksen aikaansaamiseksi ympäristönäkökulmaa, tässä tapauksessa kuntalaisten ympäristömyönteisiä valintoja edesauttavaa toimintaa, täytyy painottaa kunnan toimijoiden toimesta tietoisesti. Seuraavassa luvussa perehdyn tarkemmin siihen, kuinka kunta voisi edesauttaa tällaisten ympäristömyönteisiä valintoja tekevien kuntalaisten syntymistä.

3 KUNTIEN KÄYTÖSSÄ OLEVAT ILMASTOTOIMENPITEET JA NIIDEN HYÖDYNTÄMINEN

Tässä luvussa esitellään kuntien käytössä olevia ilmastotoimenpiteitä ja niiden hyödyntämistä. Termillä ”ilmastotoimenpide” tarkoitetaan kuntien hyödyntämiä ilmastopoliittisia toimenpiteitä, joiden alaisuuteen lukeutuvat myös yksilön ympäristömyönteistä käytöstä tukevat toimenpiteet.

3.1 Kuntien omien ilmastotoimenpiteiden raportointi

Kunnat ovat tarttuneet innokkaasti ilmastomuutoksen tuomiin haasteisiin. Kuitenkin dataa kuntien ilmastotoimista on tarjolla hyvin rajallinen määrä. Useat kunnat julkistavat ympäristöpolitiikkansa suuntaviivoja sekä tavoitteita esimerkiksi erilaisten suunnitelmien tai strategioiden muodossa tai vaikkapa ilmastotiekarttana. Suunnitelmat, strategiat ja ilmastokartat pitävät sisällään periaatepäätöksiä sekä tavoitteita, joiden mukaan konkreettiset toimenpiteet toteutetaan. Niitä tarkastelemalla voi muodostaa käsityksen siitä, mihin kunnat pyrkivät kiinnittämään huomionsa tulevaisuuden kaupunkia rakennettaessa. Näistä dokumenteista on kuitenkin löydettävissä tietynlaista ympäripyöreyyttä ja konkretian puutetta. Tätä havainnollistetaan esittelemällä seuraavaksi muutama ilmastotiekartta.

Ilmastotiekartta löytyy eurooppalaisista kaupungeista, esimerkiksi Brighton and Hovelta, Genkiltä, Budapestiltä, Dresdeniltä ja Tukholmalta. Nämä kaupungit ovat olleet mukana ARTS-projektissa (Accelerating and Rescaling Transitions to Sustainability), jonka tarkoituksena oli nimensä mukaisesti kestävyys siirtymisen kiihdyttäminen ja uudelleen skaalaus. Projekti pyrkii ymmärtämään siirtymävaiheen aloitteiden merkitystä kaupungeissa ja tarkastelemaan olosuhteita, jotka voivat auttaa nopeuttamaan muutosta kohti kestävää vähähiilistä yhteiskuntaa. (The ARTS Project 2019.) ARTS-projektin tavoitteena on hyötyä politiikasta, käytännöstä ja teoriasta sekä luoda mahdollisuuksia sosiaaliseen ja hallinnolliseen innovaatioon kytkemällä, uudelleen skaalaamalla ja nopeuttamalla kestävä kehityksen aloitteita Euroopan kaupunkialueilla. Tavoitteet ovat oleellisia ja tarpeellisia tehostettaessa muutosta kohti kestävämpää maailmaa.

Projektin esittelyssä kerrotaan, että uudet aloitteet, ideat ja tuotteet muuttavat tapojamme, sitä kuinka suhtaudumme toisiimme sekä ympäristöön, sekä tapaan, jolla määritämme ja täytämme tarpeitamme. Siirtymävaiheen aloitteet ovat transformatiivisen muutoksen pulssi, joka osoittaa ja innovoi, miten kansalaiset ja yhteisöt voivat elää kestävällä tavalla. Tämän ymmärryksen myötä nousee useita kriittisiä kysymyksiä siirtymävaiheen aloitteiden vaikutuksesta tavanomaisen toimintatavan muuttamiseen ja muutoksen välttämättömyyden tasapainottamiseen sekä kansalaisten osallistumiseen omassa kontekstissaan. Onnistuakseen, siirtymien täytyy tavoittaa koko yhteisö ja innostaa ihmisiä ajattelemaan uudelleen elämäntapaansa sekä mobilisoitumaan. (The ARTS Project 2019.)

Kuinka kaupungit sitten ilmentävät näiden tavoitteiden toteutusta omissa ilmastotiekartoissaan? Jokaisessa tiekartassa listattiin ARTS-projektin viisi keskeistä tapaa kiihdyttää kestävyys siirtymistä. Tavat olivat: Replication (toistaminen, kopiointi omaan kontekstiin), coupling (yhteenliittäminen), embedding (upottaminen, toimivan toimintamallin upottaminen isompaan järjestelmään), upscaling (ylöspäin skaalaus, pienemmästä isompaan), instrumentalizing (toimivien instrumenttien tuominen käytettäväksi, esimerkiksi kuntalaisille). Listatessaan keinoja, joita kaupungit suunnittelivat toteuttavansa näiden viiden keskeisen toimien alaisuudessa, listasi esimerkiksi Genk toimenpiteitä, kuten: Lisää houkuttelevuutta ja hauskuutta; käytä julkista tilaa herkistämään kestävyyskysymyksiä; tee kestävästä valinnoista helppoja; investoi strategiaan, jolla osallistetaan enemmän nuoria kansalaisia sekä käytä tilaa innovoinnin lähteenä (Accelerating sustainability - Cultivating the conditions for accelerating local sustainability dynamics in Genk 2016). Budapestin tiekartassa listattiin neljä suurinta estettä, jotka estävät kunnallisviranomaisten ja ”kansalaisinnovaattoreiden” menestyksekkäitä kumppanuuksia Budapestissa. Nämä neljä estettä olivat: Viestintäväalit päätöksentekijöiden ja yhteisön siirtymävaiheen aloitteiden välillä, byrokraattiset esteet ja epäselvät neuvottelupisteet, paikallisten ja käytettävissä olevien resurssien tehoton käyttö ja jakelu sekä tehokas visiointi ja tavoitteiden asentaminen. (Sustainability Acceleration – A Transition Roadmap for Budapest 2016.) Listatut keinot ovat suuntaviivoja rakenteelliseen muutokseen. Yksittäisiä, konkreettisten esimerkkejä, ei keinovalikoimaan listattu.

Suomalaisista kaupungeista ilmastotiekartan ovat luoneet ainakin Helsinki ja Tampere. Helsingin ilmastotiekartta ”Kohti hiilineutraalia ja ilmastoon sopeutunutta kaupunkiamme” (2015) on hieman käytännönläheisempi kuin eurooppalaiset vastaavat. Se on tehty pikemminkin kansalaisten kuin hallinnon käyttöön. Se sisältää paljon havainnollistavia kuvia ja kuvioita. Se myös neuvoo kansalaisia, kuinka he voivat pienillä teoilla pienentää omaa hiilijalanjälkeään. Helsingin

ilmastotiekarttaa voikin pitää hyvin informatiivisena normaalin kansalaisen näkökulmasta. Siinä neuvotaan lisäämään kestävien kulkumuotojen käyttöä sekä esimerkiksi pienentämään kodin lämpötilaa ja rajoittamalla suihkussa vietettyä aikaa. Myöskin, toisin kuin sen eurooppalaisissa vastineissa, siihen on listattu erilaisia toimenpiteitä, joita Helsinki toteuttaa nyt parasta aikaa sekä tulevaisuudessa. Toimenpiteet esitellään taulukossa 1.

Taulukko 1. Helsingin nykyiset ja tulevat ilmastotoimenpiteet.

Helsingin käytössä olevat ilmastotoimenpiteet

- Vähäpäästöisten autojen käytön edistäminen pysäköintietuudella sekä sähköautojen latauspisteet
- Energiatehokkuuden minimivaatimukset rakennuksille tontinluovutuksissa
- Suomen suurin aurinkovoimala ja useita pienempiä voimaloita julkisten rakennusten katoilla
- Yli 1000 hengen Ekotukitoiminta-verkosto, joka tukee kaupungin työntekijöiden ympäristötekoja

Helsingin suunnittelemat ilmastotoimenpiteet

- Ruuhkamaksujen käyttöönoton edistäminen ja pysäköintipolitiikalla vähäpäästöisempään liikkumiseen ohjaaminen
- Esikaupunkien energiasaneerauksien käynnistäminen
- Työpaikkojen tilankäytön tehostaminen ja tyhjien toimitilojen muuttaminen asunnoiksi
- Älykkäisiin energiasysteemiin panostaminen, joilla pientuotanto ja hukkaenergia saadaan hyödynnettyä
- Ilmastomuutokseen sopeutuminen lisäämällä kaupunkivihreää ja vähentämällä läpäisemättömiä pintoja, kuten asfalttia.

Konkreettisten toimenpiteiden lisäksi ilmastotiekartan lopussa Helsingin kaupunki myös kannustaa kuntalaisia osallistumaan sekä haastamaan kaupunkia entistä kestävämmäksi. Helsinki kehottaa hyödyntämään kaupungin tarjoamia neuvontapalveluita, antamaan palautetta, osallistumaan kaupungin suunnitteluun, seuraamaan tehtävää ilmastotyötä esimerkiksi sosiaalisessa mediassa sekä osallistumaan siellä keskusteluun, seuraamaan politiikkaa ja vaatimaan päätöksiä hiilineutraalisuuden puolesta sekä ennen kaikkea jakamaan kaikki mieleen tulevat ilmastoystävälliset ideat ja toteuttamaan niitä mahdollisuuksien mukaan. (Helsingin ilmastotiekartta - Kohti hiilineutraalia ja ilmastoon sopeutunutta kaupunkiamme 2015.)

Tällainen positiivinen ja kannustava asenne yhdessä informatiivisen ja mielenkiintoisesti tarjotun datan yhteydessä vaikuttaa keinolta, jonka avulla kuntalaisia voi osallistaa onnistuneesti mukaan yhteiseen hiilijalanjäljen pienentämiseen. Ilmastotiekartan heikkoutena voi kuitenkin pitää sen tavoittavuutta. Kuinka moni helsinkiläinen on ilmastotiekartan lukenut tai ylipäätään tietää sen

olemassaolosta? Luultavasti sellaiset ihmiset, jotka ovat muutenkin kiinnostuneita ympäristöstä ja ympäristöllisestä vaikuttamisesta, ovat niitä, jotka löytävät ilmastotiekartan. Toki se voi tukea heidän toimintaansa ilmaston hyväksi, mutta saavuttaako se niitä ihmisiä, jotka eniten kaipaisivat ilmastoystävälliseksi toimijaksi ohjaavaa otetta? Verrattuna useisiin eurooppalaisten kaupunkien toteuttamiin ilmastotiekarttoihin, on Helsingin ilmastotiekartta kuitenkin onnistunut, jos sitä tarkastellaan siitä näkökulmasta, että sillä voi olla potentiaalia aktivoida ihmisiä toimimaan ympäristöystävällisemmin omassa elämässään. Gentin ja Budapestin ilmastotiekartat ovat ARTS-projektin lopputuotoksia, jotka ovat syntyneet työryhmien mietintöjen tuloksena. Ilmastotiekartat luultavasti esiteltiin projektin päätteeksi kertaalleen, mutta palataanko niihin enää uudelleen? Niissä esitetyt ajatukset ovat melko ympäripyöreitä ja näin niillä ei ole välttämättä paljoakaan arvoa muille toimijoille, esimerkiksi toisille kunnille, niiden pohtiessa millaisin ilmastotoimia he voisivat toteuttaa.

Hieman poikkeavaa linjaa ilmastotiekarttojen saralla voidaan löytää Helsingin lisäksi myös Kööpenhaminalta, joka on omien sanojensa mukaan yksi maailman kunnianhimoisimmista kaupungeista kestävän kehityksen osalta. Kööpenhaminan tavoitteena on olla hiilineutraali jo vuonna 2025, eli esimerkiksi viisi vuotta ennen Tamperetta. Kööpenhaminalta löytyy ilmastotiekartta ”CPH 2025 Climate Plan: Roadmap 2017–2020” (2016), jossa yleisten isojen tavoitteiden lisäksi löytyy myös kaupungin konkreettisia projekteja, joilla näihin tavoitteisiin olisi tarkoitus päästä. Kööpenhaminan strategia rakentuu neljän pilarin varaan, joita ovat: energian kulutus, energiantuotanto, liikkuvuus sekä kaupungin hallintoaloitteet. Tiekartan tarkoituksena on kuvata kuuttakymmentä aloitetta, joilla vastataan neljän pilarin tärkeimpiin painopisteisiin, jotta hiilineutraalisuus saavutettaisiin vuonna 2025. Huomioitavaa myös on, että Kööpenhamina on asettanut tavoitteekseen luopua kompensatioiden käytöstä fossiilisten polttoaineiden osalta vuoteen 2050 mennessä. Tämä tarkoittaisi täyttää fossiilisista polttoaineista luopumista. (CPH 2025 Climate Plan: Roadmap 2017–2020 2016.)

Verrattuna Helsingin ilmastotiekarttaan, Kööpenhaminan ilmastotiekartta pitää sisällään esimerkiksi paljon tarkemmat taustatiedot. Ilmastotiekartan alku keskittyykin vetämään yhteen Kööpenhaminan aiempien vuosien ilmastotoimia ja niiden etenemistä, sekä kuvailemaan Kööpenhaminan tulevaisuuden näkymiä. Näiden osioiden tarkoituksena on toimia perusteluna sille, miksi on niin tärkeää luoda uutta, yhä kestävämmällä pohjalla toimivaa Kööpenhaminaa. Tiekartan selkärangan muodostavat neljän pääpilarin esitleminen, joista tarjotaan paljon taustatietoa sekä dataa, joiden avulla politiikan suuntaviivoja määritellään. Monia aloitteita edeltää perusteellinen analyysi sekä

ongelmasta että tehokkaimmista, taloudellisesti hyödyllisistä ja hiilidioksidipäästöjä vähentävistä, ratkaisuista. Tiekartan loppuun on koottu luettelo konkreettisista toimista, joita Kööpenhamina aikoo toteuttaa. Näitä toimia on listattu kuusikymmentä ja jokaisen toimen kohdalla kerrotaan, missä vaiheessa kyseisen toimen elinkaarta ollaan. Osa toimista on analyysin ja strategian muodostuksen vaiheessa, osa testien ja esittelyn vaiheessa ja osa jo toteutuksen vaiheessa. Jotkin toimet ovat listattu kuuluvan kaikkiin edellä mainittuihin sarakkeisiin, eli niiden analysointi ja testaus jatkuu myös käyttöönoton aikana. Esimerkkejä toimista on koottu taulukkoon 2.

Energian kulutus

- Kaukolämpöyksiköiden tehokas toiminta
- Sähkö- ja palvelualan yritysten säästöt
- Energy Leap - vapaaehtoinen sopimus suurten rakennusten omistajien kanssa
- Huonon energiamerkinnän omaavien kiinteistöjen uudistaminen
- Vuoropuhelu rakennusten kunnostamisen yhteydessä

Energian tuotanto

- Kestävän biomassan käyttö kaukolämpöjärjestelmässä
- Toimintasuunnitelma ylimääräisen lämmön hyödyntämiseksi
- Lämmönvarastointiyksiköiden käyttöönotto
- Hiilineutraali jätevesijärjestelmä ja vesihuolto
- Mahdollisuudet investoida suuriin aurinkovoimalaitoksiin
- Tuulivoimalat maalla Kööpenhaminassa sekä kaupungin ulkopuolella ja vesistöissä
- Biokaasustrategian kehittäminen
- Materiaalin hyödyntämislaitoksen mahdollisuuksien arviointi

Liikkuminen

- Houkutteleva matka-aika kaikille
- Pyöräilijöiden turvallisuus ja turvallisuuden tunne
- Polkupyörän pysäköinti
- Hiilineutraali linja-autoliikenne
- Autojen jakamistalouden kehittäminen kaupunkialueilla
- Alueellinen yhteistyö lähiliikenteen alalla
- ECO-ajo raskaan liikenteen ja kunnallisten ajoneuvojen osalta
- Liikennevalojen optimointi
- Sähköinen liikkuvuus - infrastruktuuri ja kumppanuudet
- Laajamittainen kokeilu ja yhteistyö vetykäyttöisten autojen ja infrastruktuurin alalla
- Verkkokauppa ostosten tehokas toimitus
- Maanpäällinen sähkö risteilyaluksille

Kaupungin hallintoaloitteet

- Energiatehokkuutta parantava jälkiasennus lyhyillä takaisinmaksuajoilla
- Täydelliset peruskorjaukset
- Vihreät hankinnat
- Elinkaarikustannukset ostettaessa energiaa käyttäviä tuotteita
- Vaihtoehtoisia polttoaineita koskevat vaatimukset, kun liikennepalvelut asetetaan tarjouskilpailuun
- Vaatimuksien asettaminen rakennus- ja rakennushankkeissa käytettävälle ei-liikkuville koneille
- Ilmaston suurlähettiläät
- Näyttelytilaa ilmastotyölle

Ilmastotiekartan lisäksi Kööpenhamina on tuottanut paljon muutakin tietoa kestävyyyteen tähtäävästä toiminnastaan. Yksi näistä julkaisuista on suoraan toisten kaupunkien ympäristöpolitiikan muodostamisen avuksi tehty ”Copenhagen: Solutions for Sustainable Cities” (2014). Julkaisu pitää sisällään kaksitoista kestävästä kaupunkiratkaisua, joita Kööpenhamina on itse hyödyntänyt. Julkaisun lähtökohdat ovat hyvin maanläheiset ja dokumentin sävy antaa ymmärtää, että se on suunnattu nimenomaan kaupungeille, joissa ilmastotyö on vielä melko alussa. Vuonna 2014 useimmat kaupungit maailmalla eivät olleet vielä yhtä pitkällä ympäristöstrategioidensa kanssa, kuin edelläkävijyyteen pyrkinyt Kööpenhamina, joten julkaisu on mitä oletettavimmin ilmestyessään tarjonnut hyviä tартtumakohtia ilmastopolitiikan suuntaviivoja määritteleville kaupungeille. Niille kaupungeille, joiden ilmastotyö on jo pitkällä, julkaisulla ei välttämättä ole paljoa tarjottavaa enää nykyään, mutta julkaisua voi edelleenkin suositella niille, jotka kaipaavat apua muodostaakseen selkeän ja kattavan kuvan toimista, joiden avulla kestävästä kaupunkia rakennetaan.

Ilmastotiekarttojen julkaisemisen lisäksi kaupungit julkaisevat dataa toteuttamistaan ympäristötoimista hyvin hajanaisesti. Tästä syystä yleiskuvaa kaupunkien käytössä olevista, ja niiden hyödyntämistä ilmastotoimenpiteistä, on vaikeaa muodostaa. Tätä aukkoa on yritetty paikata esimerkiksi Suomen itsenäisyyden juhlarahaston (Sitra) ja Ympäristöministeriön toimesta. Seuraavaksi esitellään Sitran ja Ympäristöministeriön julkaisemat yhteenvedot kaupunkien käytössä olevista ilmastotoimista.

3.2 Kuntien käytössä olevat ilmastotoimet

Kuntalaisten ympäristömyönteisen käytöksen edesauttamisesta on muodostunut yksi hiilineutraalisuuteen pyrkimisen keskeisimmistä keinoista. Keskeisyydestä huolimatta, kunnat eivät kuitenkaan ole välttämättä täysin tietoisia kaikista heidän käytössään olevista ilmastotoimista, joihin myös ympäristömyönteistä käytöstä tukevat työkalut kuuluvat. Osasyynä tähän voidaan pitää toteutettujen tutkimusten vähyyttä, sekä sitä, että kunnat eivät aktiivisesti raportoi toteuttamistaan toimenpiteistä. (Jagers & Matti 2010; Barnett ym. 2005.) Informaation vähyys on tiedostettu myös Suomessa ja tästä syystä valtio onkin pyrkinyt tukemaan kuntien ilmastotyötä tarjoamalla kunnille informaatiota keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmassaan ”Kohti ilmastoviisasta arkea” (2017). Suunnitelmassa listataan, millaisin keinoin kasvihuonekaasujen päästövähennystavoitteisiin on mahdollista päästä ja se pitää sisällään myös kuntalaisten ympäristömyönteistä käytöstä edesauttavia työkaluja. Tämän lisäksi Sitra julkaisi selvityksen ”Kuntien ilmastotavoitteet ja -toimenpiteet” (2018), jossa kootaan yhteen kuntien käytössä olevia ympäristöpoliittisia työkaluja ja

toimenpiteitä, sekä esitellään esimerkkejä Suomen kuntien toteuttamista konkreettisista ilmastotoimista. Sitran selvityksessä kuntien hiilineutraalisuus pyrkimyksiä ja ympäristöpolitiikkaa on tarkasteltu ennen kaikkea kuntien käytössä olevien ympäristömyönteistä käytöstä edesauttavien toimien näkökulmasta.

3.2.1 ”Kuntien ilmastotavoitteet ja -toimenpiteet” -selvitys

Sitran julkaisemassa selvityksessä todetaan, että vaikuttavan ilmastotyön mahdollistavia tekijöitä on useita. Erilaiset verkostot, yhteistyöorganisaatiot sekä sopimukset, joiden kautta kuntiin on mahdollista saada tietoa, kannustusta ja vertaispainetta, ovat tärkeässä asemassa. Onnistumisen mahdollistajana toimii ennen kaikkea sitoutunut kunnan johto. Tätä kautta mahdollistetaan toimenpiteiden toteuttamiseen tarvittavien resurssien saatavuus. (Kuntien ilmastotavoitteet ja -toimenpiteet 2018, 44.) Sitoutuneen kunnan johdon lisäksi kunnat voivat hyödyntää erilaisia ilmastotoimenpiteitä useilla eri sektoreilla. Sitran julkaisussa ilmastotoimenpiteet ovat jaettuna kuuteen ryhmään ja nämä ryhmät, sekä esimerkkejä niiden alaisuuteen kuuluvista toimenpiteistä, esitellään taulukossa 3.

Taulukko 3. Kuntien käytössä olevat ilmastotoimenpiteet ”Kuntien ilmastotavoitteet ja -toimenpiteet” -selvityksen (2018) mukaan.

<p>Maapolitiikka ja kaavoitus</p> <ul style="list-style-type: none"> •Kaupunkirakenteen tiivistäminen •Julkisen ja kevyen liikenteen väylien priorisointi •Viheralueiden ja hiilinielujen suojeleminen ja rakentaminen •Teollisuuden kaavoittaminen kaukolämpöverkkojen lähelle lämmön talteenottoa varten •Energiatehokas kaavoitus ja rakennusneuvonta •Kaavan ilmastovaikutusten arviointi 	<p>Julkiset hankinnat</p> <ul style="list-style-type: none"> •Ilmastokriteerit •Vähimmäisvaatimukset •Ympäristöystävällisyys •Elinkaaritarkastelu •Kuntien yhteishankintamenettelyt •Eri osapuolten kouluttaminen ilmastoystävällisempiin hankintoihin ja markkinavuoropuhelu 	<p>Omistajaohjaus</p> <ul style="list-style-type: none"> •Kunnallisten liikelaitosten ohjaaminen ilmastotoimenpiteisiin •Tilojen käytön tehostaminen ja energiatehokkuustoimet
<p>Taloudelliset ohjauskeinot</p> <ul style="list-style-type: none"> •Päästöjen vähentämiseen ohjaavat taloudelliset tuet •Päästöjä vähentävät maksut 	<p>Organisoituminen</p> <ul style="list-style-type: none"> •Ilmastotyön koordinoinnin resursointi yhden tai useamman kunnan tasolla •Kunnan eri toimialojen välinen keskustelufoorumi ilmastoasioille •Toimialakohtaiset ilmastotoimenpideohjelmat •Kansallisiin ja kansainvälisiin ilmastoverkostoihin osallistuminen 	<p>Muut ohjauskeinot</p> <ul style="list-style-type: none"> •Ilmastoviestintä ja kasvatus •Yhteistyön koordinoiminen eri tahojen ja ammattiryhmien välillä •Korkeakoulu-/tutkimus-yhteistyö •Vapaaehtoiisiin sopimuksiin liittyminen

Yksi kuntien vahvimpia ilmastotyön välineitä on maapolitiikka ja kaavoitus, sillä kunta vastaa yleis- ja asemakaavan laatimisesta. Yleiskaavassa määritellään kaava-alueen käyttökohteet, kuten asuinalueiden, työpaikkojen ja liikenneväylien sijainti. Yleisesti kunnilla onkin hyvä ymmärrys kaavoituksen roolista ilmastotyössä. Esimerkkinä tästä toimii kaupunkirakentamisen tiivistäminen, jota esiintyy useissa kaupungeissa. Asemakaava on yleiskaavaa yksityiskohtaisempi ja sillä ohjataan maankäyttöä ja rakentamista paikallisten olosuhteiden, kaupunki- ja maisemakuvan, hyvän rakentamistavan sekä muiden, yhdessä sovittujen, tavoitteiden edellyttämällä tavalla. Kunnilla on myös mahdollisuus laatia maapoliittinen ohjelma linjaamaan maankäytön, maahankinnan sekä kaavojen toteuttamisen periaatteita. (Kuntien ilmastotavoitteet ja -toimenpiteet 2018, 48.)

Kaavoituksen merkityksellisyydestä huolimatta Sitran julkaisemassa selvityksessä todetaan, että kaavoitus on alikäytetty työkalu kunnissa. Selvitys tarjoaakin muutamia esimerkkejä, joiden avulla kunnat voisivat hyödyntää kaavoitusta paremmin ilmastotyössä. Kaavoituksen lisäksi myös julkiset hankinnat ovat avainasemassa. Kuntasektori käyttää Suomessa vuosittain lähes 20 miljardia euroa julkisiin hankintoihin. Rahat menevät muun muassa koulutuksen, terveydenhuollon, liikkumisen ja ruokahuollon palveluiden ostoon. (Kuntien ilmastotavoitteet ja -toimenpiteet 2018, 52.) Vuonna 2017

valmistunut hankintalain uudistus mahdollistaa kunnille aiempaa paremmat mahdollisuudet ympäristönäkökulmien huomioonottamiseen hankintojen tekemisen yhteydessä. Suomen ympäristökeskuksen (SYKE) ”Kestävät julkiset hankinnat – nykytila ja kehittämisehdotuksia” -selvityksen (2017) mukaan kestävyystavoitteet ovat asetettu kunnissa kuitenkin melko yleiselle tasolle ja vain noin neljäsosa kunnista määritteli tarkempia kestävyyskriteereitä.

Julkisilla hankinnoilla on mahdollista luoda kysyntää ilmastoystävällisemmille toimintatavoille, esimerkiksi asettamalla ilmastokriteerien vähimmäisvaatimukset hankinnalle. Tämän lisäksi elinkaaritarkastelun hyödyntäminen kestävämmän ja ilmastoystävällisemmän vaihtoehdon löytämiseksi sekä palvelullistamisen hyödyntäminen tuoteostojen sijasta palveluiden ostoina voivat toimia ympäristöystävällisyyden parantajina julkisia hankintoja tehdessä. Kunnat toimivat myös omistajan tai jäsenen roolissa useissa yhtiöissä, joiden liiketoiminnalla on tarkoitus turvata kuntalaisten arjen sujuvuus, kuten lämmitystarpeet tai jätehuolto. Tällaisissa tapauksissa kunnilla on mahdollisuus myötävaikuttaa yhtiön hallintoon sekä toimintaan. Omistajaohjauksella huolehditaan esimerkiksi siitä, että kuntayhtiöiden toiminnassa otetaan huomioon kuntakonsernin kokonaisuus. Ympäristötavoitteiden valossa kokonaisuus voi pitää sisällään esimerkiksi kestävä kehityksen periaatteiden mukaan toimimisen sekä pyrkimyksen vähäpäästöisyyteen. (Kuntien ilmastotavoitteet ja -toimenpiteet 2018, 55.)

Kunnilla on mahdollisuus hyödyntää ilmastotyössään myös erilaisia taloudellisia ohjauskeinoja. Tällaisia ohjauskeinoja ovat erilaiset verot ja maksut sekä tuet. Ne tunnistetaan usein valtiotason toimenpiteiksi, vaikka myös kunnilla on pääosin oikeus asettaa vastaavanlaisia toimia. Taloudellisten ohjauskeinojen hyödyntäminen kuntatasolla ei ole saavuttanut suurta suosiota, sillä sen voidaan nähdä asettavan eri kuntien asukkaat ja yritykset eriarvoiseen asemaan. Tämä taas saattaa johtaa siihen, että taloudellisia ohjauskeinoja hyödyntävään kuntaan ei enää sijoituta. Eri sektoreille sijoitettujen keinojen taustalla vaikuttavalla ilmastotyön hyvällä organisoimisella voidaan saavuttaa ilmastotoimien tehokas toimeenpano. Ensisijaisen tärkeää hyvän organisoitumisen kannalta ovat ylätasoin ohjaavat tavoitteet sekä kuntapäättäjien sitoutuminen ilmastotyöhön. Sitoutuminen mahdollistaa kuntaorganisaatiossa toimialakohtaisten toimintasuunnitelmien suunnittelun ja resursoinnin. Keskeisessä asemassa on myös virkamiesvalmistelu, joka laadukkaasti toteutettuna edesauttaa kuntien ilmastotyön tahtotilan kehitystä ja säilymistä yli poliittisten hallituskausien. (Kuntien ilmastotavoitteet ja -toimenpiteet 2018, 57, 61.)

Näiden keinojen lisäksi, kunnilla on mahdollisuus vaikuttaa merkittävästi asukkaidensa arkeen niiden hoitaessa esimerkiksi peruskoulutuksen järjestämisen. Ympäristökasvatuksen rooli ilmastotyössä on

merkittävä, minkä lisäksi kunnat voivat saada merkittävää hyötyä tekemällä yhteistyötä oman alueensa korkeakoulujen kanssa. Vapaaehtoiset ilmastositoumukset ja yhteistyöverkostot lisäävät kuntien ilmastotyön kunnianhimoa ja jakavat tarpeellista tietoa muiden toimintatavoista. (Kuntien ilmastotavoitteet ja -toimenpiteet 2018, 59.)

”Kuntien ilmastotavoitteet ja -toimenpiteet” -selvityksen mukaan hyviä käytäntöjä löytyy runsaasti, ja niitä tulisi skaalata aiempaa enemmän ja aktiivisemmin kuntakentällä. Myös huonoista kokemuksista toivottaisiin lisää tietoa, jotta välttyttäisiin tekemästä samoja virheitä, joita muut ovat tehneet. Selvityksen loppuun on koottu mukana olleiden kuntien ilmoittamia ilmastotoimenpiteitä, joista muut kunnat voivat ottaa halutessaan mallia. Esittelen näitä toimenpiteitä alaluvussa 3.3, jossa käydään läpi sitä, kuinka kunnat ovat lähteneet hyödyntämään käytössään olevia ympäristömyönteistä käytöstä edesauttavia toimia ja työkaluja.

3.2.2 ”Kohti ilmastoviisasta arkea” -raportti

Ympäristöministeriön keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma noudattelee samoja linjoja ”Kuntien ilmastotavoitteet ja -toimenpiteet” -selvityksen kanssa. Siinä listataan, että esimerkiksi asumisen kasvihuonepäästöjä voidaan vähentää ilmastoviisaalla asumisella sekä energiankäyttöä tehostavalla korjausrakentamisella. Maataloussektorin päästötaakkaa kuluttaja voi keventää siirtymällä kasvispainotteisempaan ruokavalioon sekä vähentämällä ruokahävikkiään. Suunnitelma tietää myös kertoa, että Suomessa syntyvistä kulutusperusteisista päästöistä 75 prosenttia on peräisin ruoasta, asumisesta ja henkilöliikenteestä. Merkittävin näistä on asuminen, jossa päästöt syntyvät muun muassa lämmittämisestä ja sähkölaitteiden käytöstä. Seuraavaksi eniten päästöjä syntyy ruokailussa ja kolmanneksi eniten liikenteessä. Suunnitelmassa myös listataan, että koska asumisen ja liikkumisen päästöt vähenevät esimerkiksi energiapäästöjen muuttuessa vähähiilisiksi, tulee ruokailun osuus kulutuksen kasvihuonepäästöistä kasvamaan. (Kohti ilmastoviisasta arkea 2017, 99.) Julkisen sekä yksityisen puolen kannustaminen kestävään energiantuotannon siirtymisessä on tärkeää, mutta sen ohella tarvitaan keinoja, joilla myös itse energian tarvetta voidaan hillitä. Suunnitelmassa esitetään, että kulutustapojen muuttaminen ja kulutuksen vähentäminen ovat osa tällaista kehitystä. Monilla ilmastosuunnitelmassa linjatuilla päästövähennyskeinoilla on välitön tai välillinen yhteys kulutuksen toimiin. (Kohti ilmastoviisasta arkea 2017, 98).

Suunnitelma tarjoaa perustiedot kulutuksen hiilijalanjäljestä. Päästöjen hillitsemisen peruspilariksi Ympäristöministeriö tarjoaa toimintaympäristön muutosta. Ihmiset ovat keskimäärin melko hitaita

ryhtymään omin päin toimimaan, joten toimintaympäristön merkitys on ilmeinen, kun tarkastellaan kuluttajien valintoja. Jos lähiympäristö tarjoaa mahdollisuuden hyödyntää joukkoliikennettä tai pyöräilyä, on tilanne otollinen ilmastokestäville ja hyvinvointia edistävälle valinnoille. Sama pätee ravintoloihin sekä kauppoihin. Jos ne suosivat terveellistä ja vähähiilistä ravintoa, on kuluttaja todennäköisempi valitsemaan ympäristöystävällisemmin. (Kohti ilmastoviisasta arkea 2017, 100). Havaintojen voi nähdä olevan samansuuntaisia kuin ”Kuntien ilmastotavoitteet ja -toimenpiteet” -selvityksen (2018) ja ympäristökansalaisuutta käsitelleen ”A review of best practice in environmental citizenship models” -selvityksessä esitettyjen (2012) havaintojen.

Suunnitelmassa esitetään, että ympäristöystävällisiin valintoihin kannustava toimintaympäristö on tuotosta monen toimijan ratkaisujen tuloksesta osana yleistä yhteiskunnallista kehitystä. Ympäristöministeriöstä peräänkuulutetaan markkinoille teknologiaa sekä asiantuntijapalveluja, joilla helpotetaan siirtymistä vähäpäästöisiin valintoihin tai uuteen teknologiaan. Tämä kuulostaa vahvasti kestävyystransition kolmen tason mallilta, jonka avulla Geels (2005) havainnollisti yhteiskunnassa tapahtuvaa muutosta. Kestävyystransition kaltaisen mallin lisäksi Ympäristöministeriön ”Kohti ilmastoviisasta arkea” -raportissa todetaan, että Suomessa on pyritty tuomaan kulutusnäkökulmaa energiapolitiikkaan energia- ja ilmastostrategiassa sekä kestäväen kulutuksen ja tuotannon strategioissa. Kuitenkin suurin osa viimeisimmän ”Kestäväen kulutuksen ja tuotannon” -ohjelman pohjalta tehdyn valtioneuvoston periaatepäätöksen ”Vähemmästä viisaammin” (2013) taloudelliseen ohjaukseen liittyvistä toimenpiteistä on toteuttamatta. Tällaisia toteutumattomia toimenpiteitä ovat esimerkiksi energiaremontteihin soveltuvien taloudellisten ohjaus- ja rahoitusmallien kehittäminen. Ympäristön kannalta haitallisten liikenteen tukien poistamiseksi kilometrikorvausta on alennettu 2 senttiä kilometriä kohti, mutta muita vastaavanlaisia tukia tai verohelpotuksia ei ole poistettu. (Kohti ilmastoviisasta arkea 2017, 100-101).

Linjauksia siis tehdään, mutta isojen suuntaviivojen lisäksi tarvittaisiin myös konkreettisia toimia. Tämä tiedostetaan myös itse suunnitelmassa, jossa todetaan, että valtiovallan tasolla toimeenpano on ontunut. Suunnitelmassa esitellään kulutusta ja kuluttajien valintoja ohjaamista ”moninaisilla toimenpiteillä ja niiden yhdistelmillä”. Nämä toimenpiteet on koottu taulukkoon 4.

Taulukko 4. Kulutuksen ja kuluttajien valintojen ohjaamisen työkalut ”Kohti ilmastoviisasta arkea” -raportin (2016) mukaan.

	Asuminen	Liikkuminen	Ruoka	Kulutuksen päästövähennemien mahdollistajat
Kuluttajan valinnat	Säädöt, korjaukset Laitteet (osto ja käyttö) Asunnon valinta Kodin sijainti	Kulikutapavalinnat Auton valinta Lomalennot	Ruokavalio Ruoan valmistus Hävikki	Informaatio-ohjaus Kokeilut Verkostojen tuki Muiden esimerkki
Laitekannan vaikutus kulutuksen päästöihin	Kodinkoneiden energiatehokkuus	Ajoneuvojen energiatehokkuus	Keittiökoneiden energiatehokkuus	Energiatehokkuus-standardit
Rakenteelliset tekijät arjen valintojen takana	Energiatehokas korjaus- ja uudisrakentaminen	Liikennemuotojen käytettävyys Liikennepalvelut	Ruoantuotanto Elintarviketeollisuus Kauppojen ja ravintoloiden tarjonta	Liikenteen ja maankäytön suunnittelu Rakennusnormit Taloudellinen ohjaus Julkiset hankinnat

Ympäristöministeriö esittää, että asumisen, liikkumisen ja ruuan elinkaariaikaisten päästöjen vähentämiseen tarvitaan monipuolista ohjausta. Tehokkaimmillaan ohjaus koostuu ohjauskeinopaketeista, joissa eri toimijoihin kohdistuu kovaa ja pehmeää ohjausta, esimerkkeinä vaikkapa taloudellinen ohjaus sekä informaatio-ohjaus. (Kohti ilmastoviisasta arkea 2017, 101). Kuluttajien aktivointi edellyttää tiedon jakamista, arvokeskustelua sekä osaamisen kasvattamista. Ilmastokasvatusta tulisi antaa kaikilla koulujärjestelmän tasoilla ja ilmastoviestintää tulisi suunnata laajalti eri kohderyhmille, erityisesti nuorille.

Pyrittäessä vaikuttamaan kulutukseen, selonteossa listataan käytettäväksi normit, taloudelliset keinot ja informaatio-ohjaus. Sen lisäksi, että näitä keinoja hyödynnettäisiin ja kehitettäisiin yhä toimivimmiksi, olisi otettava käyttöön aivan uusia keinoja, joiden tulisi olla ennen muuta

kustannustehokkaita. Selonteossa esitetään kahta kulutukseen linkittyvää toimenpidettä. ”Kannustetaan kansalaisia vähentämään hiilijalanjälkeä keskimäärin 50 % vuoteen 2030 mennessä” sekä ”Kehitetään taloyhtiöiden suunnitelmallisen kiinteistönpidontukea rakennusten energiatehokkuuden näkökulmasta sekä hyödynnetään kokemuksia ja kehitetään rahoitusmenettelyjä energiainvestoinneille”. Näitä toimenpiteitä perustellaan sillä, että normiohjauksen, neuvonnan ja taloudellisen ohjauksen rinnalle tarvitaan entistä vahvempaa kansalaisosallistumista ja vertaisoppimista. Kestävät toimintamallit ja paikallisen tason kokeilut voivat lisätä ilmastotoimien hyväksyttävyyttä sekä vaikuttavuutta. Kansalaisilla tulisi myös olla entistä vahvempi rooli ratkaisujen kehittäjinä. (Kohti ilmastoviisasta arkea 2017, 103.)

3.3 Viidenkymmenen suurimman kunnan ilmastotavoitteet ja -toimet

Esittelin aiemmassa alaluvussa Sitran julkaiseman ”Kuntien ilmastotavoitteet ja -toimenpiteet” -selvityksen osuuden, joka kokoaa yhteen kuntien käytössä olevia ilmastotoimia, joiden alle myös kuntalaisten ympäristömyönteistä käytöstä tukevat toimet ja työkalut sijoittuvat. Selvitys pitää sisällään myös raportin Suomen viidenkymmenen suurimman kunnan toteuttamista ilmastotavoitteista ja -toimista, jotka esitellään tässä alaluvussa. Selvityksen materiaali koottiin julkisesti saatavilla olevista ilmastotavoitteista, päästötiedoista, -strategioista sekä -toimenpideohjelmista. Tämän lisäksi selvityksessä julkaistavaa materiaalia on kerätty haastattelemalla kolmeatoista kunnallisen ilmastotyön asiantuntijaa ja yhdeksää kunnan edustajaa.

Selvityksen 50 suurimman kunnan asukkaat muodostavat noin 70 % Suomen väestöstä ja heidän päästönsä kattavat noin kolmanneksen Suomen päästöistä. Selvityksessä todetaan, että jos nämä kunnat kykenevät saavuttamaan asettamansa päästövähennystavoitteet, merkitsisi se merkittävää, jopa kuudesosan tiputusta Suomen päästöissä vuoteen 2035 mennessä. Päästäkseen tavoitteisiinsa, kunnat kuitenkin tarvitsisivat avukseen valtion pitkäjänteistä ja vaikuttavaa ilmastopolitiikkaa. (Kuntien ilmastotavoitteet ja -toimenpiteet 2018, 6, 8-9.)

Selvityksessä todetaan, että kunnilla on käytössään paljon mahdollisuuksia vaikuttaa alueellaan syntyviin kasvihuonepäästöihin ja useita erilaisia toimenpiteitä onkin lähdetty toteuttamaan tai suunnittelemaan viidenkymmenen suurimman kunnan toimesta. Näitä kuntien yleisimpiä suunniteltuja ilmastotoimenpiteitä on listattu seuraavassa taulukossa (taulukko 5.). Taulukko on luonteeltaan yhteen kokoava ja pelkistetty, eli siinä ei erikseen eritellä mikä tai mitkä viidestäkymmenestä kunnasta suunnittelevat hyödyntävänsä kyseistä ilmastotoimenpidettä.

Taulukon tarkoituksena onkin esitellä yhteen koottu tiivistelmä viidenkymmenen suurimman kunnan tulevaisuuden suunnitelmista ilmastotoimenpiteiden saralla. Toimenpiteet on eritelty sektorikohtaisesti, kattaen energiasektorin, liikenteen, julkiset palvelut ja hankinnat, rakentamisen ja kaavoituksen, jätesektorin, maatalouden sekä muut toimenpiteet.

Taulukko 5. Kuntien yleisimpiä suunniteltuja ilmastotoimenpiteitä sektoreittain ”Kuntien ilmastotavoitteet ja -toimenpiteet” -selvityksen (2018) mukaan.

Energiasektori <ul style="list-style-type: none"> • Polttoainevaihdokset kaukolämmön tuotannossa • Energiatieteiden tutkimustoimenpiteet • Vihreän sähkön ostaminen kunnan rakennuksiin • Öljylämmityksestä luopuminen tai suunnitelma luopumisesta kunnan rakennuksissa • Aurinkopaneelin yhteishankintaohjelmat kunnan ja kuntalaisten rakennuksiin
Liikenne <ul style="list-style-type: none"> • Julkisen liikenneverkoston laajentaminen ja lippuhintamuutokset • Julkisen liikenteen käyttövoimalähteiden muuttaminen sähköä tai biokaasua hyödyntäviksi • Kävely- ja pyöräilyverkoston laajentaminen ja kehittäminen • Sähköisen liikenteen latausinfrastruktuurin edistäminen kunnan alueella
Julkiset hankinnat ja palvelut <ul style="list-style-type: none"> • Energiatieteiden tutkimustoimenpiteet hankinnoissa • Elinkaariarviointien mukaan ottaminen hankittavien palveluiden arvioimisessa • Hankintojen polttoainevaativuudet
Rakentaminen ja kaavoitus <ul style="list-style-type: none"> • Rakennusten energiatieteiden tutkimustoimenpiteet • Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen • Kaavoituksen muuttaminen tukemaan ilmastotavoitteita • Kiinteistöjen peruskorjaukset ja energiatieteiden tutkimustoimenpiteet • Kunnallisen katu- ja sisävalaistuksen vaihtaminen LED-ratkaisuihin
Jätesektori <ul style="list-style-type: none"> • Kaatopaikkojen sulkeminen ja kaasujen talteenotto • Kierrätysjärjestelmän laajentaminen ja kehittäminen • Jätevesilaitosten peruskorjaukset ja kaasujen talteenotto • Kuntien oman toiminnan jätteen synnyn ehkäiseminen
Maatalous <ul style="list-style-type: none"> • Kunnallisten ruokapalvelu-hankintojen ohjaaminen tukemaan kasvi- ja lähiruokatuotantoa • Ravinnekiertoa tehostavat hankkeet ja maatalouden jätteen hyödyntäminen biokaasun tuotannossa
Muut <ul style="list-style-type: none"> • Ilmastokoulutus oppilaitoksissa • Viestintä ja neuvontapalvelut • Kuntalaisten ja yritysten aktivoiminen erilaisilla kampanjoilla ja tapahtumilla • Ilmastoverkostoihin liittyminen ja niissä mukana olo

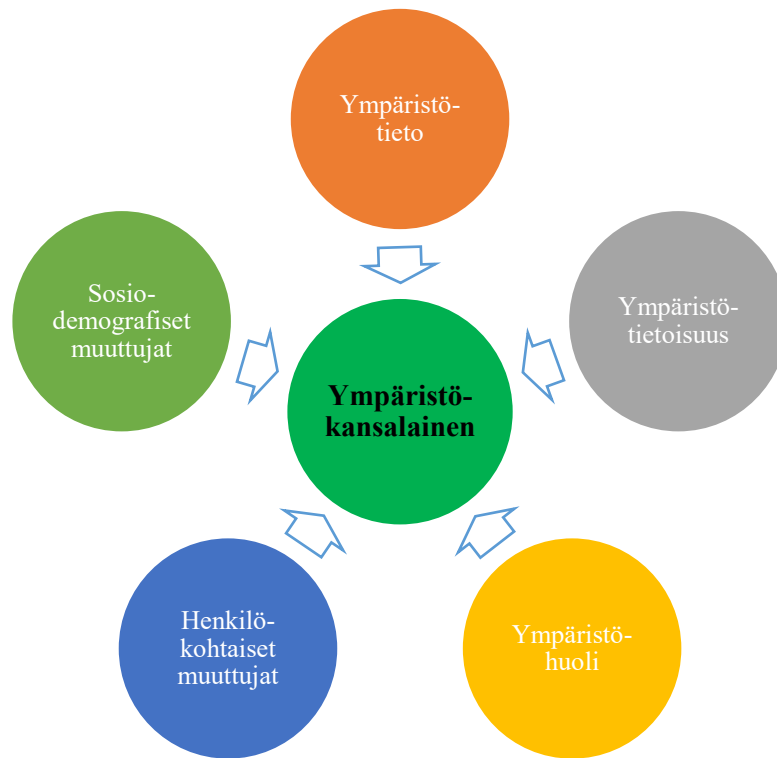
Suunnitellut toimenpiteet vastaavat melko tarkasti ”Kuntien ilmastotavoitteet ja -toimenpiteet” -selvityksessä määritellyjä kuntien käytössä olevia ilmastotoimenpiteitä, jotka esiteltiin taulukossa 3. Kuntien suunnittelemissa toimenpiteissä päästövähennyksiä tavoiteltaessa ovat esimerkiksi kaavoituksen ja maapolitiikan muokkaaminen ilmastotyötä tukeviksi. Myös toimet, kuten energiayhtiöiden polttoainevalintoihin vaikuttaminen omistajaohjauksen kautta sekä julkisen liikenteen kehitys- ja rakentamishankkeet mainitaan. Suorien vaikutuskeinojen lisäksi kunnat suunnittelevat myös kuntalaisten ja paikallisten yritysten aktivointia ja tukemista yhteisten ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi. Esimerkiksi viestinnän ja ympäristökasvatuksen toivotaan kantavan hedelmää toimintatapojen sekä käytöskulttuurin hiljaisen muutoksen kautta. (Kuntien ilmastotavoitteet ja -toimenpiteet 2018, 36).

Kunnilla on täten hyödynnettävänäan laaja kirjo erilaisia toimia ja työkaluja, ja kunnat myös pyrkivät hyödyntämään niitä kattavasti. Suunniteltaessa näiden erilaisten toimien ja työkalujen hyödyntämistä, on perusteltua pohtia ympäristömyönteistä käytöstä myös yksilön näkökulmasta. Joissakin julkaisuissa ympäristömyönteistä käyttäytymistä ja sen edesauttamista on lähdetty hahmottamaan määrittelemällä ympäristömyönteisesti elävät ja ympäristömyönteisiä valintoja tekevät ihmiset eräänlaisiksi *ympäristökansalaisiksi* (environmental citizen). Seuraavassa alaluvussa syvennyttään ympäristökansalaisuuteen laajemmin.

3.4 Ympäristökansalaisuus

3.4.1 Ympäristökansalaisuuden määrittelyminen

Ympäristökansalaisuudesta on olemassa paljon kirjallisuutta, mutta ympäristökansalaisen määritelmä ei kuitenkaan ole vakiintunut. Kirjallisuudesta on kuitenkin mahdollista löytää useita keskeisiä ominaisuuksia, jotka esiintyvät useimmissa määritelmissä. Esimerkiksi Hawthronen ja Alabasterin (1999) mukaan ympäristökansalaisuus rakentuu useista erilaisista rakennuspalikoista, joita kuvataan kuviossa 6.



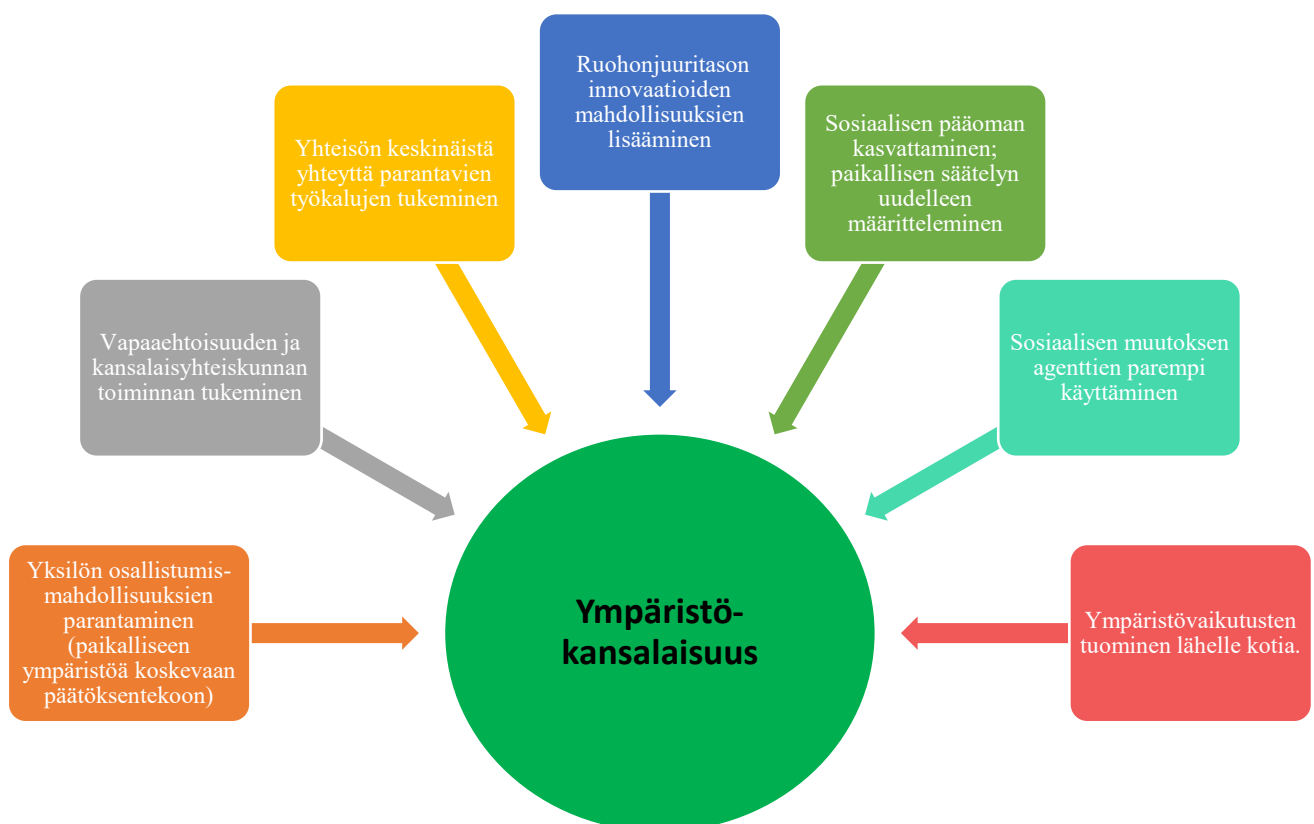
Kuvio 6. Ympäristökansalaisen rakennuspalikat Hawthronen ja Alabasterin (1999) mukaan.

Hawthronen ja Alabasterin mukaan ympäristökansalaisuuteen liittyy viisi keskeistä tekijää. Yksilön ympäristötieto, ympäristötietoisuus ja koettu ympäristöhuoli sekä yksilön henkilökohtaiset ja sosiodemografiset muuttujat. Dobson (2010) määrittelee ympäristökansalaisuuden ympäristömyönteiseksi käytökseksi, joka toteutuu sekä yksityisesti kuin julkisestikin. Tätä käytöstä ohjaa usko ympäristötuotteiden jakamisen oikeudenmukaisuuteen, osallistumiseen sekä kestävän politiikan luomiseen yhdessä. Dobson lisää, että ympäristökansalaisuus vetää esiin yksilön piileviä arvoja, jotka ovat jo yksilön sisällä valmiina. Tämä on vastakohtana näkemykselle, jossa pyritään muuttamaan yksilöiden olemassa olevia arvoja. Barnett ym. (2005) esittävät, että ympäristökansalaisuus merkitsee sitä, että tarkastelemme välittömien etujemme tyydyttämisen sijaan yhteisömme ja ympäristömme hyvinvointia, tiedostaen samalla myös tulevien sukupolvien oikeudet ja tarpeet. (Dobson 2010; Barnett ym. 2005.) MacGregor ym. (2005) tuo mukaan hallinnan konseptin todetessaan, että ympäristökansalaisuus on tärkeä osa siirryttäessä hallinnosta kohti hallintaa. Aiemmin, ohjatessaan kansalaisia kohti kestävämpää käyttäytymistä, hallitukset ovat pyrkineet vaikuttamaan kansalaisiin käyttämällä verotusta tai muunlaisia porkkanoita. Ympäristökansalaisuus tuo tähän toimintaan kokonaan uudenlaisen ulottuvuuden sen tarjotessa mallin ympäristömyönteiselle, hallintaan osallistuvalla toimijalla.

Hallinnallisen ulottuvuuden lisäksi, ympäristökansalaisuudella voidaan nähdä olevan muitakin etuja. Dobson esittelee, että sen aikaansaama käyttäytyminen kestää todennäköisemmin pitemmällä aikavälillä, kuin taloudellisista kannustimista johtuva käyttäytyminen. Esimerkkinä Dobson käyttää tapausta, jossa tiemaksut ovat johtaneet Isossa-Britanniassa ydinkeskustoiden autojen määrän vähentymiseen. Hän kuitenkin huomauttaa, että tiemaksuilla aikaansaatua vaikutusta on voimassa vain niin kauan kuin tiemaksut ovat käytössä. Ne eivät täten vaikuta kansalaisten asenteisiin pysyvästi, vaan ainoastaan siksi aikaa, kun kannustimet ovat käytössä. Dobson puhuukin ympäristökansalaisten kohdalla käyttäytymisen muutoksesta sekä asenteiden muutoksesta, jälkimmäisen ollessa toivottavampaa. (Dobson 2005; Dobson 2007).

3.4.2 Ympäristökansalaisuuden kehittymisen tukeminen

Tutkijoilla on yhteinen näkemys siitä, että paras tapa tukea ympäristökansalaisten syntymistä, olisi laajentaa henkilökohtainen vastuu koskemaan myös ympäristöä. Siitä ei kuitenkaan ole selkeää yksimielisyyttä, millaisin keinoin tähän päästäisiin. (Barnett ym. 2005). Tarkasteltaessa, kuinka ympäristökansalaisuutta voitaisiin edistää, Dobson (2010) esittää käytettäväksi useita poliittisia toimintoja, joita havainnollistetaan kuviossa 5.



Kuvio 7. Poliittiset toiminnot ympäristökansalaisuuden edistämiseksi Dobsonin (2010) mukaan.

Dobson määrittelee, että toimet, kuten ympäristövaikutusten tuominen lähelle kotia, sosiaalisen pääoman kasvattaminen ja yksilön osallistumismahdollisuuksien parantaminen olisivat keinoja, joilla ympäristökansalaisten syntymistä voitaisiin edistää. Toisenlaisen jäsenyyksen ympäristöystävällisten kansalaisten syntymisen edistämisestä ovat tehneet Dietz ja Stern (2002). He toteavat, että ympäristöpolitiikan luonne on muuttunut viimeisen kolmenkymmenen vuoden aikana ja tästä johtuen julkisen vallan pyrkiessä tukemaan ympäristöystävällisesti elävien kansalaisten syntymistä, keinovalikoima on jaettavissa sekä uusiin että vanhoihin työkaluihin. Aiemmin hyödynnettiin komento- ja valvontatoimintaa (command and control) sekä markkinaperusteisia lähestymistapoja. Nämä nähdään vanhoina työkaluina. Poliittisen ilmapiirin muutos on kuitenkin saanut hallitukset keskittymään yhä kasvavissa määrin koulutukseen, tarjontaan, informaatioon sekä vapaaehtoisuuteen, eli niin sanottuihin uusiin työkaluihin. (Dietz & Stern 2002). Tämä perustavanlaatuinen muutos ajattelussa toimii useiden tutkijoiden mielestä pohjana uuden hallinnan, sääntelyuudistuksen sekä ympäristömyönteisen käytöksen ymmärtämiselle. (Gunningham & Sinclair 1998; Hawthorne & Alabaster 1999; Stern 2000). Näiden käsitteiden muodostamat kehykset ovatkin tärkeitä ympäristökansalaisuuden määrittelemisessä sekä ymmärtämisessä.

Huolimatta ympäristökansalaisuudesta tuotetun materiaalin määrästä, erilaisten työkalujen ja lähestymistapojen tehokkuudesta on raportoitu todella vähän. Tämä todetaan myös alan artikkeleissa, kuten Jagers & Matti (2010) tai Barnett ym. (2005). Taulukossa 6 esitetään Barnettin ym. ympäristökansalaisuuden edistämisen työkalujen tehokkuudesta raportoimisen haasteita.

Taulukko 6. Ympäristökansalaisuuden edistämisen työkalujen tehokkuudesta raportoimisen haasteet Barnett ym. (2005) mukaan.

Ympäristökansalaisuuden edistämisen työkalujen tehokkuudesta raportoimisen haasteet			
Sosiaalisia vaikutuksia on haastavaa arvioida määrällisin mittarein	Arviointia ei usein sisällytetä itse hankkeisiin	Erilaisten hankkeiden vaikutusta käytökseen ja toimiin on haastavaa osoittaa	Tuloksia pidetään eri arvioisina eri organisaatioissa

Ongelmat ovat tiivistettävissä neljään pääongelmaan, joita ovat määrällisin mittarein toteutettavien sosiaalisten vaikutusten arvioinnin haasteet, eri organisaatioiden erilaiset näkemykset tulosten

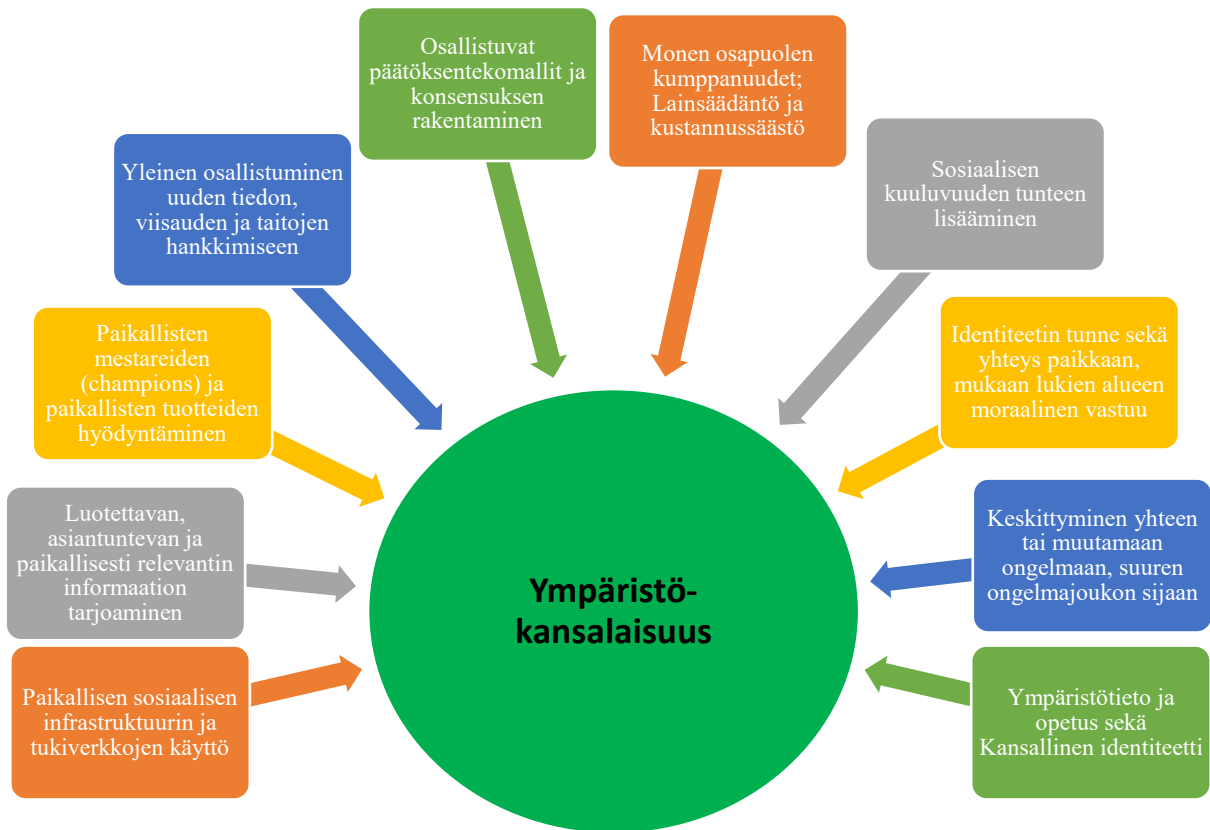
arvosta, arvioinnin puuttuminen itse hankkeista sekä haasteet osoittaa erilaisten hankkeiden vaikutukset käytökseen sekä toimiin. Barnett ym. lisäksi esimerkiksi myös Gunningham (2009) toteaa, että edistyksen kartoittamisessa sekä toimivien ja ei toimivien tapojen selvittämisessä, olisi paljon tehtävää. Tämän lisäksi tulisi selvittää, kuinka eri instituutionaaliset ja hallinnolliset järjestelyt sovitetaan yhteen spesifien ympäristöongelmien kanssa.

3.4.3 “A review of best practice in environmental citizenship models” -selvitys

Australiassa Victorian osavaltiossa toimiva ympäristönsuojeluun keskittynyt riippumaton lakisääteinen viranomaisena The Victorian Environment Protection Authority (EPA) julkaisi ”A review of best practice in environmental citizenship models” (2012) nimisen selvityksen, jossa tarkastellaan useiden eri hallitusten ja organisaatioiden toteuttamia, ympäristökansalaisuuteen liittyviä tapaustutkimuksia. Selvityksessä pyrittiin ymmärtämään ympäristökansalaisuuteen liittyvässä kirjallisuudessa kuvattuja ominaisuuksia, lähestymistapoja ja välineitä, joiden avulla on mahdollista määritellä ympäristökansalaisuus. Ympäristökansalaisuuden määrittelyllä EPA pyrki valikoimaan hyödyllisen joukon tapaustutkimuksia, käyttääkseen niitä ympäristökansalaisuuden käsitteellisessä kehityksessään ja näin luomaan kattavan valikoiman keinoja, joilla vaikuttaa kansalaisiin ja heidän käytökseensä. (A review of best practice in environmental citizenship models 2012, 4,10).

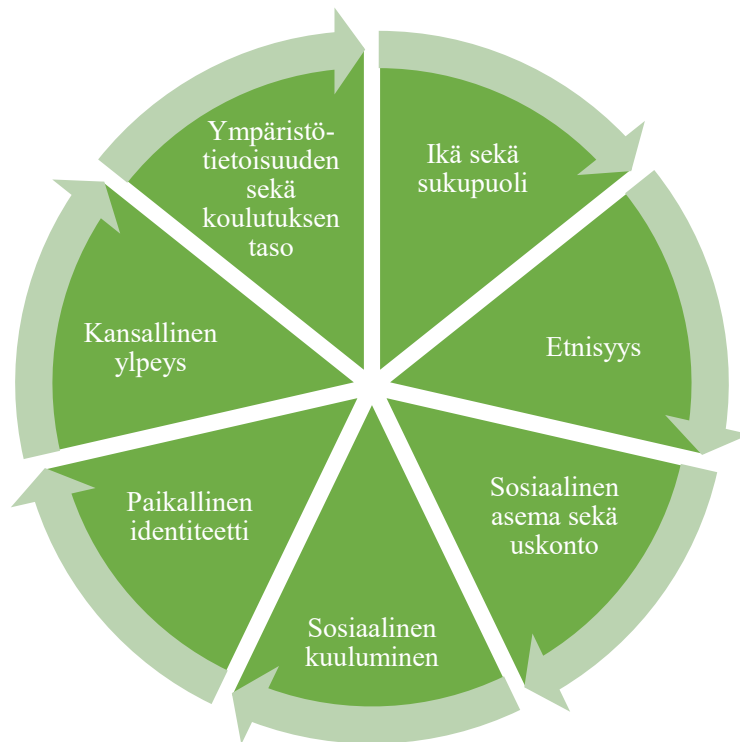
Tarkastellessaan aiheesta toteutettuja tutkimuksia, EPA:n raportissa havaittiin, että useimmissa tapauksissa hyödynnettiin useita työkaluja yhden tietyn työkalun sijaan. Tästä syystä eri työkalujen vaikutuksia on haastavaa arvioida. Yksi yleisimmistä yhdistelmistä oli motivoivien kannustimien tarjoaminen yhdessä vapaaehtoisten toimenpiteiden sekä informaation kanssa. Kirjallisuus ei kuitenkaan tarjoa mahdollisuutta arvioida ja raportoida näiden työkalujen vaikutuksista, yhdessä tai erikseen. Toisaalta esimerkiksi Dietz ja Stern huomauttavat, että oikeastaan jokainen työkalu on eräänlainen hybridi. Tämä saattaa johtua siitä, että tiettyjen työkalujen sovellukseen tai haluttuihin tuloksiin ei ole olemassa vielä selkeitä määritelmiä. (A review of best practice in environmental citizenship models 2012, 5; Dietz & Stern 2002).

Huolimatta useimmissa tapaustutkimuksissa esiintyneestä, hyödynnettyjen työkalujen arvioimisen ja seurannan puutteesta, ”A review of best practice in environmental citizenship models” -selvityksessä osoitettiin, että keskittyminen tiettyihin tekijöihin, luo mahdollisuuden edesauttaa ympäristökansalaisten syntymistä. Nämä tekijät esitellään kuviossa 8.



Kuvio 8. Työkalut ympäristökansalaisuuden syntymisen edesauttamiseksi ”A review of best practice in environmental citizenship models” -selvityksen (2012) mukaan.

Ympäristökansalaisuuden syntymistä edesauttavia työkaluja listattiin ”A review of best practice in environmental citizenship models” -selvityksessä kymmenen kappaletta. Työkalut pitivät sisällään toimenpiteiden valmisteluun ja hallinnon toimivuuteen sisältyviä tekijöitä, kuten osallistavat päätöksentekomallit ja konsensuksen rakentaminen sekä monen osapuolen kumppanuudet, lainsäädäntö ja kustannussäästö. Työkaluihin kuului myös yksilöiden elämäntapoihin, arvomaailmaan ja mielikuviin linkittyviä toimenpiteitä, kuten ympäristötieto ja opetus sekä kansallinen identiteetti, kuin myös sosiaalisen kuuluvuuden tunteen lisääminen ja paikallisten sosiaalisen infrastruktuurin ja tukiverkkojen käyttö. ”A review of best practice in environmental citizenship models” -selvityksessä suoritettu tapaustutkimusten tarkastelu paljasti myös, että tietyt henkilökohtaiset ominaisuudet vaikuttavat siihen, kuinka yksilöt reagoivat ympäristökansalaisuus työkaluihin. Nämä ominaisuudet esitellään kuviossa 9.



Kuvio 9. Ympäristökansalaisuuden edistämisen työkaluihin reagoimiseen vaikuttavat yksilön ominaisuudet ”A review of best practice in environmental citizenship models” -selvityksen (2012) mukaan.

Olisi olennaista, että tilannekohtainen konteksti sekä yksilöiden ominaisuudet otettaisiin aina mahdollisimman hyvin huomioon, pyrittäessä luomaan ja hyödyntämään ympäristökansalaisuutta vahvistavia työkaluja. Ominaisuudet, kuten ikä ja sukupuoli, etnisyys, ympäristötietouden sekä koulutuksen taso tai sosiaalinen asema sekä uskonto voivat vaikuttaa ratkaisevasti siihen, miten yksilö ottaa vastaan häneen kohdistetut ympäristökansalaisuuden vahvistamiseen pyrkivät toimet. ”A review of best practice in environmental citizenship models” -selvityksessä ei kuitenkaan avata enempää, kuinka mikäkin ominaisuus vaikuttaa työkaluihin reagoimiseen. Selvityksessä myös todetaan yhteenvetona, että yhteisymmärrys siitä, kuinka ympäristökansalaisuus määritellään, on edelleen keskustelun alla. Myös tehokkaimmat keinot sekä lähestymistavat ympäristökansalaisuuden edistämiseksi ovat vasta kehitysasteella.

Tutkimuksessa on nyt käsitelty kuntien käytössä olevia ilmastotoimenpiteitä ja niiden hyödyntämistä. Seuraavaksi keskusteluun tuodaan mukaan uudenlainen ohjauskeino, jota kutsutaan tuuppaukseksi (nudging). Tuuppaus valikoitui tutkimukseen mukaan, sillä tuuppauksen puolestapuhujat linjaavat, että perinteinen ympäristöpolitiikka ei ota huomioon ihmismielen kaikkia puolia, sillä ihmismielen toiminta ei koostu pelkästä hitaasta järjestyksestä, vaan mukana on myös nopeaa, käytäntöihin ankkuroitunutta intuitiota. Viime aikoina tähän intuitio pohjaiseen päätöksentekoon on alettu kiinnittää yhä enemmän huomiota. (Ympäristötiedonfoorumi, 2016).

3.5 Tuuppaus

3.5.1 Tuuppauksen määritteleminen

Tuuppaus (nudging) termin kehittäjinä voidaan pitää Libertaristisen paternalismin luoja, vuonna 2017 taloustieteen Nobelin palkinnon saanutta käyttäytymistaloustieteilijä Richard Thaleria sekä oikeustieteilijä Cass Sunsteinia, jotka esittelivät tämän käyttäytymisen muutokseen tähtäävän lähestymistapansa teoksessaan ”Nudge: Improving Decisions About Health, Wealth and Happiness.” (2008). Heidän määritelmänsä mukaan tuuppauksella tarkoitetaan mitä tahansa muutosta valintaympäristössä, joka muuttaa ihmisten käyttäytymistä ennakoitavalla tavalla ilman, että kustannuksiin vaikutetaan merkittävästi tai vaihtoehtoja rajattaisiin pois. Tuuppauksen keskeinen idea on se, että ihmisten päätökset ovat vain rajallisesti rationaalisia, ja että toiminnan vahvoina vaikuttimina toimivat ympäristöstä tulevat vihjeet.

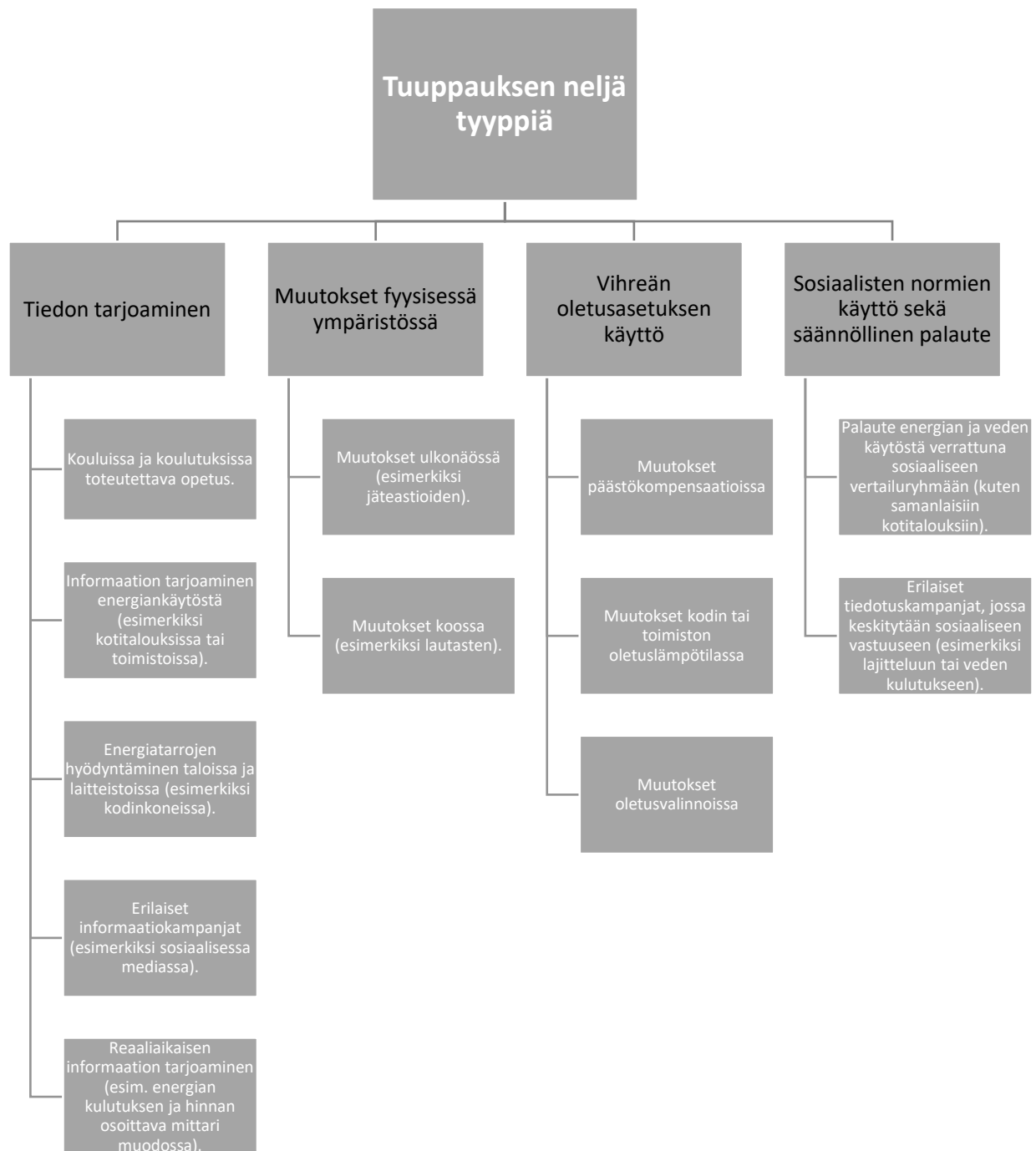
Tuuppausta on alettu tutkia Suomessakin vasta hiljattain. Yksi tuuppaukseen perehtyneistä henkilöistä on Helsingin yliopiston sosiaalipsykologian apulaisprofessori Nelli Hankonen, joka kirjoitti blogitekstin selkeyttääkseen tuuppauksen ideaa, sekä oikaistakseen siihen kohdistuneita väärinkäsityksiä. Tuuppauksen määrittelyssä Hankonen hyödyntää Thalerin ja Sunsteinin lisäksi myös Theresa Martaeun johdolla julkaistua artikkelia ”Judging nudging: can nudging improve population health?” (2011). Hankosen mukaan tuuppaus ei sisällä lainsäädäntöä, interventioita tai sääntelyä, jotka pitävät sisällään tai muuttavat vallitsevia taloudellisia kannustimia tai porkkanoita, kuten esimerkiksi ikäraajat tai vihannesten alv:n leikkaaminen. Tuuppaaminen voi kuitenkin sisältää laajan kavalkadin muita keinoja, joilla muuttaa sosiaalista tai fyysistä ympäristöä siten, että tietynlainen käyttäytyminen muuttuu todennäköisemmäksi. Tällaisia toimenpiteitä ovat esimerkiksi ruuan tarjoilutapojen uudistaminen tai rakennetun ympäristön muuttaminen liikkumisen lisäämiseksi. Sosiaalisen muutoksen esimerkkinä toimii esimerkiksi sosiaalisista normeista eli muiden toiminnasta annettu palaute, joka useissa tilanteissa saa ihmisen mukailemaan ympärillä vallitsevaa käyttäytymistä. Tuuppaukselle ei ole vakiintunutta tarkkaa määritelmää, mutta tiivistettynä tuuppauksen perusidea on muokata ympäristön ominaisuuksia ihmisen huomaamatta sellaisiksi, että ne tukevat haluttuja, esimerkiksi terveellisempiä, valintoja. Tuuppauksesta puhuttaessa kiinnitetään siis huomio ympäristöön, joka muokkaa käyttäytymistämme. Usein näistä ”tuuppausperheen” tekniikoista käytetään yleisnimeä valinta-arkkitehtuuri (choice architecture). (Hankonen, 2016).

Tuuppauksen juuret ovat käyttäytymistaloustieteissä (behavioural economics), jossa tutkitaan ihmisen epärationaalista ajattelua ja se edustaa tiettyä pientä osaa käyttäytymistieteiden

käyttäytymiseen vaikuttamisen keinovalikoimasta. Tuuppausta on lähdetty hahmottelemaan varsinkin kansanterveyden edistämisen sekä terveellisiin elintapamuutoksiin kannustamisen näkökulmasta. Vaikka tuuppaus ideana vaikuttaakin yksinkertaiselta, täytyy sitä ymmärtää ilmiönä syvemmin, jotta mahdollisilta virheilta sen soveltamisessa välttyttäisiin. Ilman kunnollista ymmärrystä, voi tutkimusnäyttöä olla vaikeaa saada ja tulokset voivat olla jopa haitallisia, tai niitä ei osata tulkita oikein. (Hankonen, 2016). Oikein sovellettuna tuuppaus tarjoaa kuitenkin täysin uusia vaikuttamisen väyliä, hyödyntäen ihmisten kognitiivisia vääristymiä sekä alttiutta ympäristötekijöille. Jo pienellä variaatiolla ympäristössä on huomattu saavutettavan vaikuttavia muutoksia valinnoissa ja käyttäytymisessä, joten kiinnostus oppia soveltamaan tuuppausta käytännössä on perusteltua.

3.5.2 Tuuppauksen toimivuus ympäristöpoliittisena työkaluna

Useat tuuppauksesta kirjoitetut artikkelit tarkastelevat tuuppausta teoreettisesta näkökulmasta ilman sen sitomista tiettyyn kontekstiin. Jos esimerkkejä käytetään, ne sijoittuvat yleensä kansanterveydelliseen näkökulmaan. Tästä valtavirrasta poiketen Pohjoismaiden ministerineuvosto on teettänyt selvityksen ”Nudging and pro-environmental behaviour” (2016), jossa tuuppaus on laitettu ympäristölliseen kontekstiin ja se kokoaa tässä kontekstissa toteutettuja tuuppaustestejä sekä niistä saatuja kokemuksia. Selvitys käyttää tuuppausteoriaansa lähtökohtana Daniel M. Hausmanin ja Brynn Welchin Journal of Political Philosophy lehdessä julkaistua artikkelia ”Debate: To nudge or not to nudge” (2010). Hausmanin sekä Welchin artikkelin ytimenä on ajatus siitä, että tuuppaus voisi korvata tai täydentää perinteisiä politiikan instrumentteja ja tarjota erilaisen tavan saavuttaa poliittisia tavoitteita. Pohjoismaisen ministerineuvoston selvityksen lähtökohtana on tarkastella argumentteja ja todisteita, joiden mukaan tuuppaus on tehokas väline ympäristöpolitiikassa. Selvityksessä käsitellään tuuppausta erityisesti energiankulutuksen, jätehuollon sekä resurssitehokkuuden alueilla. Selvitys jakaa tuuppauksen neljään erilaiseen tyyppiin, jotka esitellään kuviossa 10. Kuvio pitää sisällään myös muutaman esimerkin jokaisen neljän tuuppaustyyppin alle sijoitettavasta konkreettisesta toimenpiteestä.



Kuvio 10. Tuuppauksen neljä tyyppiä Pohjoismaisen ministerineuvoston selvityksen (2016) mukaan.

Tiedon tarjoaminen on tuuppauksen hallitsevin tyyppi. Sitä käytetään usein vihreän oletusasetuksen kanssa, esimerkiksi kuluttajan valitessa sähkösopimustaan. Selvityksessä mukana olleen kirjallisuuden tarkastelu osoitti, että useimmat tapaukset, joissa tiedon tarjoamista hyödynnetään tuuppauksessa, kohdistuu energiatehokkuuteen sekä energian kulutukseen. Yleisen informaatio tarjonnan lisäksi tietoa voidaan tarjota myös reaaliaikaisena, esimerkiksi tarjoamalla koteihin yksilön energiankulutuksesta reaaliaikaista informaatiota tuottavia mittareita. Mittareista olisi saatavilla tieto

kyseisen hetken energian käytön vaikutuksista sekä kyseisellä hetkellä saatavissa olevan energian hinta. Mittareiden hyödyntäminen on tuottanut lupaavia tuloksia yksilöiden energiankäytöstä, varsinkin energiankulutuksen ruuhka-aikoina. (Nudging and pro-environmental behavior 2016, 16).

Toinen tuoppaustyyppi on tuoppaus fyysistä ympäristöä muokkaamalla. Se sopii erityisen hyvin tilanteisiin, joissa halutaan vaikuttaa jätteiden lajitteluun, jätteiden kierrätykseen sekä ruokahävikin vähentämiseen. Samanlaista hyötyä ei havaittu yrityksissä vaikuttaa energian kulutukseen ja energiatehokkuuteen. Konkreettisia esimerkkejä tuoppauskeinoista fyysistä ympäristöä muokkaamalla ovat esimerkiksi muutokset jätteiden kierrätysastioissa sekä muutokset astioiden koossa. (Nudging and pro-environmental behavior 2016, 16-17).

Kolmas tuoppaustyyppi on vihreän oletusasetuksen käyttö. Oletusasetuksen muuttamista ”vihreäksi vaihtoehdoksi”, voidaan hyödyntää esimerkiksi, kun kuluttaja valitsee haluamansa sähköntuotannon tyyppin sähkösopimusta tehdessä. Tällöin oletusasetukseksi asetetaan vihreä energia eli uusiutuvilla energiantuotantomuodoilla tuotettu energia. Jos kuluttaja haluaa uusiutumattomilla energiantuotantomuodoilla tuotettua sähköä, kuten kivihiiilen tai turpeen poltolla tuotettua sähköä, on hänen aktiivisesti poistuttava vihreän energian valinnasta ja valittava toinen sähköntuotantotapa. Useat Saksassa toteutetut tutkimukset osoittavat, että suurin osa kuluttajista valitsee tai pysyy vihreän sähkön valinnassa. (Nudging and pro-environmental behaviour 2016, 17).

Tuoppausta voidaan harjoittaa myös sosiaalisten normien kautta sekä antamalla säännöllistä palautetta. Tällaista tuoppausta voidaan hyödyntää tarjoamalla yksilöille dataa heidän kotinsa energian tai veden kulutuksesta ja jätteiden kierrätyksestä. Tämän lisäksi voidaan tarjota keskiarvo muiden samanlaisten yksilöiden sähkön ja veden kulutuksesta tai jätteiden kierrätyksestä, jolloin kuluttaja näkee kuinka esimerkiksi oma veden kulutus, sijoittuu suhteessa samanlaisten yksilöiden veden kulutukseen. Sähkön ja veden kulutuksessa datan tarjoaminen on johtanut paljon kuluttavien yksilöiden kulutuksen laskuun, osoittavat USA:ssa, Iso-Britanniassa sekä Irlannissa tehdyt tutkimukset. Tätä laskua on tukenut myös yksilölle tuotettu data hänen omasta kulutushistoriastaan, eli yksilön nähdessä, kuinka hänen kulutuskäyttäytymisensä on kehittynyt myönteiseen suuntaan. (Nudging and pro-environmental behaviour 2016, 17; 39).

Kirjallisuuskatsauksessa todetaan, että kolme tuoppaustyyppiä (tiedon tarjoaminen, muutokset oletusvalinnoissa sekä sosiaalisten normien hyödyntäminen) vaikuttavat sopivan erityisen hyvin ympäristöpolitiikan työkaluiksi, sillä näitä tuoppaustyyppiejä voidaan soveltaa suuriin kohderyhmiin, yksityishenkilöistä yksityisiin yrityksiin ja julkisiin viranomaisiin. Suurien kohderyhmien lisäksi näitä tuoppaustyyppiejä hyödyntämällä on kyetty pääsemään huomattaviin energiatehokkuutta

parantaviin ja energiankulutusta vähentäviin tuloksiin useissa tapauksissa ja kokeissa. Lisäksi niitä on mahdollista soveltaa myös muilla sektoreilla, kuten veden kulutuksen ja jätteen kierrätyksen tehostamisessa. (Nudging and pro-environmental behaviour 2016, 18).

Vaikkakin osa selvityksessä tutkituista tapauksista ja kokeista ovat peräisin Pohjoismaista ja Euroopasta, on suurin osa toteutettu Yhdysvalloissa. Selvitys ei ota huomioon ympäristöalan yleistä säätelykehystä eikä se tutki, kuinka tuuppausta tulisi harjoittaa nykyisen ympäristölainsäädännön yhteydessä. Koska jäte, resurssitehokkuus ja energiankulutus säännellään eri tavoin esimerkiksi Yhdysvalloissa, kuin Pohjoismaissa, on se otettava huomioon pyrittäessä hyödyntämään kokemuksia muista kuin Pohjoismaisista konteksteista. Pohjoismaissa on jo nyt melko laaja ympäristölainsäädäntö ja tuuppauksen hyödyntäminen poliittisena välineenä toimisi luultavasti parhaiten sulauttamalla se osaksi jo olemassa olevaa säätelyn kehystä, sen sijaan, että se lisättäisiin omaksi kokonaisuudekseen kaiken muun säätelyn ohuen. Jo nyt Pohjoismaissa on havaittu esimerkkejä, joissa liika säätely on aiheuttanut negatiivisen vastareaktion ja esimerkiksi jätteiden käsittelystä perittävä maksu on ajanut jotkut ihmisistä hylkäämään jätteensä kierrätyskeskuksen sijasta luontoon. (Nudging and pro-environmental behaviour 2016, 19).

Vaikka eroja USA:n ja Pohjoismaiden välillä löytyykin esimerkiksi ympäristölainsäädännön tasolla, voidaan ihmisten perimmäinen käyttäytyminen ja reagoinnin kannustimiin olettaa olevan laajalti samoja eri maiden välillä. Useimmat selvityksessä esitetyt tapaukset ja kokeet, olkoonkin toteutettu USA:ssa tai ei, käsittelevät ympäristön ja käyttäytymisen teemoja, jotka ovat yhteisiä useimmille kehittyneimmille valtioille. Siksi on syytä uskoa, että selvityksessä tarkastellut tapaukset ja niistä saadut tulokset ja kokemukset voivat toimia pohjana tuuppauksen hyödyntämiselle, sekä lisätutkimukselle, niin Pohjoismaissa, Suomessa kuin Tampereellakin. (Nudging and pro-environmental behaviour 2016, 19). Kaiken kaikkiaan selvitys puoltaa tuuppauksen hyödyntämistä ympäristöystävällisen käytöksen vahvistamisessa varsinkin energiankulutuksen, jätteen ja resurssitehokkuuden sektoreilla. Useita selvityksessä esitettyjä tuuppaustyyppisiä voidaan hyödyntää suoraan jätteiden lajittelussa ja kierrätyksessä. Tuuppausta voidaan hyödyntää myös julkisilla paikoilla tapahtuvan roskaamisen vähentämiseksi. Erityisesti fyysistä ympäristöä muokkaamalla on saatu aikaiseksi hyviä tuloksia niin jätteiden lajittelussa, kierrätyksen määrässä ja laadussa kuin myös ruokahävikin vähentämisessä. Jätteiden lajittelussa ja veden kulutuksessa on saatu hyviä tuloksia myös hyödyntämällä sosiaalisten normien käyttöä sekä tiedon tarjoamista. Selvityksessä ehdotetaan, että energianlähdeä valittaessa oletusvaihtoehtoksi tulisi asettaa vihreä vaihtoehto, mutta kestävää energiankulutusta tulisi tukea myös tarjoamalla tietoa muiden valitsemista energian tuotantotavoista.

Älykkäät reaaliaikaista dataa tarjoavat mittarit ovat erityisen kiinnostavia niiden tarjoaman potentiaalin takia. Niitä kyetään hyödyntämään energiankulutuksessa, mutta mahdollisesti myös veden kulutuksen tehostamisessa. Liikennesektorilla puolestaan uudenlaisen oletusasetuksen käyttöönotto, jossa kuluttajalle olisi valmiiksi valittuna päästöjenkompensaatiomaksu lennon oston yhteydessä, voisi myös toimia. Yleisesti tiedon tarjoaminen ihmisten valintojen ympäristövaikutuksista, sekä sosiaalisten normien hyödyntäminen tarjoamalla tietoa muiden ihmisten valinnoista, ovat tärkeitä tuuppaustoimenpiteitä. (Nudging and pro-environmental behaviour 2016, 20-21).

Pohjoismaainen ministerineuvosto toivoo, että selvitys tarjoaisi pohjan virkamiehille ja poliitikoille sekä tutkijoille, jotta tuuppauksen hyödyntäminen ympäristöpolitiikassa saataisiin kunnolla käyntiin. Ministerineuvosto peräänkuuluttaa kuitenkin, että tuuppausta lähdetäisiin testaamaan pienin askelin, tehden erilaisia pilotteja ja raportoiden niiden tuloksia. Näin tuuppauksesta kyettäisiin muodostamaan kokonaislaatusempaa kuvaa käytännön työkaluna ja näin ollen jatkojalostamaan sitä yhä paremmaksi ympäristöpoliittiseksi työkaluksi. (Nudging and pro-environmental behaviour 2016, 21).

3.6 Yhteenveto kuntien käytössä olevista ilmastotoimenpiteistä ja niiden hyödyntämisestä

Luvuissa 2 ja 3 on esitelty ympäristöpolitiikan muotoutumista ja hyödyntämistä paikallistasolla, muutosta ympäristöllisessä ajattelussa sekä kuntien käytössä olevia ympäristömyönteistä käytöstä tukevia työkaluja ja toimia sekä niiden hyödyntämistä. Kunnat ympäri maailmaa tähtäävät samansuuntaisiin tavoitteisiin, kukin omissa konteksteissaan, omilla tavoillaan. Toiminnassa on nähtävissä samojen työkalujen hyödyntämistä sekä muita yhdistäviä tekijöitä, vaikka asioista saatetaankin puhua eri terminologialla. Osa tutkimuksista esimerkiksi puhuu kestävän kehityksen periaatteiden mukaisesti elävästä henkilöstä termillä ympäristökansalainen. Tätä termiä ei kuitenkaan voi havaita tarkastellessa suomalaista ympäristöystävällisyyteen tähtäävää toimintaa. Tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, etteikö Suomeen haluttaisi ympäristökansalaisia. Tapa jäsentää asiaa on vain eri.

Kuntien käytössä olevia ympäristöpoliittisia työkaluja ja toimia on kyetty erittelemään kuntien ja muiden toimijoiden toimesta. Ilmastopolitiikka on kuitenkin kompleksinen ilmiö ja työkalujen ja toimien hyödyntämisessä voi ilmetä monenlaisia ongelmia. ”Kuntien ilmastotavoitteet ja -toimenpiteet” -selvitykseen on koottu ristiintaulukointi selkeyttämään kuntien ilmastotyön haasteita

ja mahdollistajia. Haasteet ja mahdollistajat on koottu rahoituksen, henkilöresurssien, tietopohjan, osaamisen, poliittisen ohjauksen, parhaiden käytäntöjen sekä sitoutumisen ja asenteiden osalta. Ristiintaulukointi esitellään taulukossa 7.

Taulukko 7. Kuntien ilmastotyön haasteet ja mahdollistajat ”Kuntien ilmastotavoitteet ja -toimenpiteet” -selvityksen (2018) mukaan.

	Haasteet	Mahdollistajat
Rahoitus	<ul style="list-style-type: none"> •Kunnilla on rajalliset rahalliset resurssit ilmastotyöhön •Saatavilla oleva tuki on usein vain hankemuotoista rahoitusta 	<ul style="list-style-type: none"> •EU ja useat kansalliset toimijat tarjoavat rahoitusta kuntien ilmastohankkeisiin
Henkilöresurssit	<ul style="list-style-type: none"> •Kunnissa ei ole usein ohjattu riittävästi henkilöresursseja ilmastotyöhön, mikä vähentää tiedon kulkua ja toimeenpanon mahdollisuuksia 	<ul style="list-style-type: none"> •Ilmastoyhteistyö ja kolmansien osapuolien konsultointi- ja tukipalvelut •Kunnan päättäjien asenteet ja strategiset valinnat
Tietopohja	<ul style="list-style-type: none"> •Vertailukelpoisia päästötietoja ja niiden tulkintaa ei ole saatavilla kaikille •Ilmastotyön pitkän aikavälin hyötyjä tunnistetaan heikosti 	<ul style="list-style-type: none"> •Ympäristöhallinto harkitsee kaikki kunnat kattavan päästötietokannan julkaisemista
Osaaminen	<ul style="list-style-type: none"> •Ilmastotyö on jalkautettava toimialoittain ja sen toteuttaminen vaatii syvällistä osaamista •Rahoitusta ja tukea ei aina osata hakea 	<ul style="list-style-type: none"> •Erilaiset kuntien ilmastotyötä tukevat tahot tarjoavat koulutusta operatiiviseen toimintaan sekä tietoa parhaista käytännöistä
Poliittinen ohjaus	<ul style="list-style-type: none"> •Kuntien ilmastotyö toimii osittain tyhjiössä, kun valtiotason ilmastopolitiikka ei aseta tarvittavan selkeitä ylivaalikautusia tavoitteita 	<ul style="list-style-type: none"> •Parlamentaarinen ilmastotyö mahdollistaisi pitkän tähtäimen kansallisten tavoitteiden, toimenpiteiden ja kannustimien asettamisen
Parhaat käytännöt	<ul style="list-style-type: none"> •Hyvää ilmastotyötä tehdään jo useissa Suomen kunnissa, ja resursseja menee hukkaan, kun samoja ratkaisuja kehitetään useassa paikassa 	<ul style="list-style-type: none"> •Parhaiden ja huonojen käytäntöjen jakaminen edistää kuntien mahdollisuuksia toteuttaa tarkoituksenmukaisia toimia
Sitoutuminen ja asenteet	<ul style="list-style-type: none"> •Ilmastotoimenpiteiden tarvittava resursointi vaatii kuntapäättäjien ja -johdon sitoutumisen ja kunnianhimoiset tavoitteet 	<ul style="list-style-type: none"> •Tieto ilmastotyön taloudellisista, ilmastollisista ja sosiaalisista hyödyistä; sitoumusten ja niiden toteutumisen seuranta

Ristiintaulukointi osoittaa, että vaikka kuntien harjoittamassa ilmastotyössä on omat haasteensa, on haasteita pystytty tunnistamaan sekä erittelemään. Tunnistaminen sekä eritteleminen toimii hyvänä pohjana havaittujen haasteiden selättämisessä. Siinä missä haasteita on tunnistettu ja eritelty, niin on myös ilmastotyön mahdollistajia. Kuten ”parhaiden käytäntöjen” kohdalle on haasteisiin listattu, tulisi kuntien toimia yhteistyössä, sillä samoja ratkaisuja kehitetään useassa paikassa samanaikaisesti. Parhaiden käytäntöjen jakaminen edesauttaisi kuntien mahdollisuuksia toteuttaa tarkoituksenmukaisia toimia. Sekä haasteiden selättäminen että mahdollistajien hyödyntäminen vaativat aikaa ja rahaa, sekä ennen kaikkea proaktiivista tahtotilaa ja konkreettisia toimia.

Kuten ympäristökansalaisuutta käsittelevässä luvussa esitettiin, EPA julkaisi vuonna 2012 ”A review of best practice in environmental citizenship models” -selvityksen erilaisista ympäristökansalaisuuteen tähtäävistä prosesseista ja tutkimuksista, joita toteutettiin ympäri maailmaa. Johtopäätökseksi muodostui, että yhteisymmärrys siitä, kuinka ympäristökansalaisuus määritellään, on edelleen keskustelun alla ja lähestymistavat sekä tehokkaimmat keinot ympäristökansalaisuuden toteuttamiseksi ovat kehitysasteella. Myös muut luvussa kolme esitellyt aineistot tukevat tätä johtopäätöstä.

Ne aineistot, joita kuntalaisten ympäristömyönteisen käytöksen tukemisesta julkaistaan, keskittyvät isojen suuntaviivojen määrittelyyn. Tämä on tietyllä tavalla ymmärrettävää, sillä esimerkiksi jokainen kunta toimii omassa kontekstissaan, eikä välttämättä muualla toteutettu ympäristötoimi toimisi toisessa kunnassa. Toisaalta omien toimenpiteiden jakaminen ja niiden vaikuttavuudesta raportointi auttaisi kuntakenttää kehittämään toimenpiteitä, joilla kuntalaisten hiilijalanjälkeä saataisiin pienemmäksi. Samanlaista raportointia ja viestintää, sekä konkreettisten toimien vaikuttavuuden arviointia, on peräänkuulutettu myös useissa alan julkaisuissa.

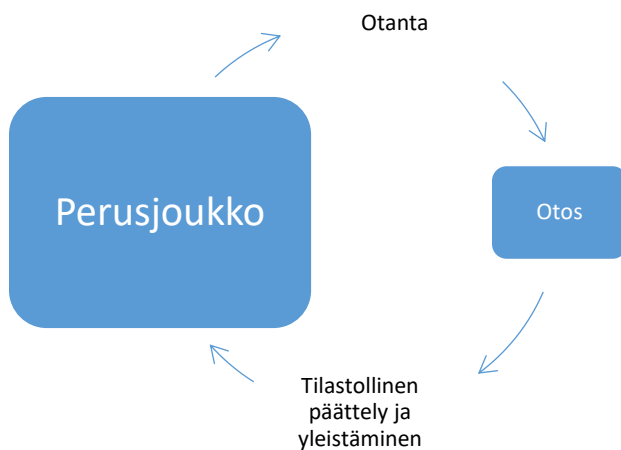
Tampereella tiedostetaan tarve paremmalle ymmärrykselle käytettävissä olevista vaikuttamisen työkaluista ja yksilön käytöksen taustalla vaikuttavista tekijöistä, jotta vaikuttamisen keinot osattaisiin kohdentaa oikein. Pro gradu -tutkimukseni tutkimuksellinen puoli syntyykin tarpeesta tuottaa Tampereen kaupungille tietoa yksilön ympäristömyönteisen käytöksen taustalla vaikuttavista tekijöistä sekä parhaista mahdollisista toimista ja työkaluista yksilön ympäristömyönteisen käytöksen edesauttamiseksi. Seuraavassa luvussa esittelen tutkimuksen empiirisen osan toteutuksen, rakenteen ja siinä hyödynnettävät metodit.

4 TUTKIMUKSEN EMPIIRISEN OSAN TOTEUTUS JA RAKENNE

Tämän luvun tarkoituksena on esitellä tutkimuksessa hyödynnettävät aineistonkeruutodit, tutkimuksen rakenne sekä tutkimuksen aineiston analysointimetodi. Tutkimus on kvalitatiivisesti painotettu, eli tutkimustuloksilla ei ole tarkoitus päästä tilastollisiin yleistyksiin tai ehdottomiin johtopäätöksiin. Tarkoituksena on ymmärtää tutkimuskohdetta ja kuvata sitä aineiston mahdollistamien reunaehtojen puitteissa. Kvalitatiivisesti painottuneelle analyysille on tyypillistä, että tutkimusongelma sekä aineisto ovat tiiviissä vuorovaikutuksessa keskenään, sillä aineistosta on mahdollista saada vain harvoin suoria vastauksia asetettuihin tutkimusongelmiin. Aineistoa tarkastelemalla onkin tarkoitus luoda uudenlaisia merkityksenantoja tutkimuskohteesta. (Eskola & Suoranta 1998, 61.)

Tutkimuksessa, jossa aineisto kerätään itse, on tutkimusongelman perusteella päätettävä, mikä on kohderyhmä sekä mikä tiedonkeruumenetelmä tutkimukseen parhaiten soveltuu. Toteutetaanko yksilöhaastatteluita vai suuremmalle otokselle suunnattu kysely, jotain niiden välimaastosta vai kenties jokin aivan toisenlainen aineistonkeruutapa. Kullakin tiedonkeruumenetelmällä on omat hyvät ja huonot puolensa. Tiedonkeruumenetelmän valintaan vaikuttaa tutkittavan asian luonne, tutkimuksen tavoite, aikataulu ja budjetti. (Heikkilä 2014.)

Kvantitatiivisen eli määrällisen tutkimuksen avulla voidaan selvittää kysymyksiä, jotka liittyvät lukumääriin ja prosenttiosuuksiin. Sen hyödyntäminen edellyttää riittävän suurta ja edustavaa otantaa perusjoukosta. Otantatutkimuksella otetaan perusjoukosta sitä mahdollisimman hyvin edustava otos, jonka avulla perusjoukosta kyetään tekemään tilastollista päättelyä sekä yleistämistä, joka muuten ei olisi mahdollista esimerkiksi perusjoukon suuren koon vuoksi. Otantatutkimukseen päädytään tai joudutaan myös, jos koko perusjoukon tutkiminen maksaisi liian paljon, tiedot halutaan nopeasti, tutkiminen on monimutkaista, mittaus tuhoaisi tutkittavat yksiköt tai haluttaisiin minimoida ei-otantavirheet. Kuvio 11 esittelee otoksen suhteen perusjoukkoon.



Kuvio 11. Otoksen suhde perusjoukkoon Tarja Heikkilän (2014) mukaan.

Aineistonkeruussa hyödynnetään yleensä standardoituja tutkimuslomakkeita, jotka sisältävät valmiit vastausvaihtoehdot. Asioita kuvataan numeerisia suureita hyödyntämällä ja usein selvitetään eri asioiden välisiä riippuvuuksia tai tutkittavassa ilmiössä tapahtuneita muutoksia. Määrällisen tutkimuksen avulla saadaan yleensä kartoitettua olemassa oleva tilanne, mutta sillä ei kuitenkaan kyetä selvittämään asioiden taustalla olevia syitä. (Heikkilä 2014.)

Kvalitatiivisessa eli laadullisessa tutkimuksessa pyritään ymmärtämään tutkimuskohdetta ja sen käyttäytymistä sekä päätösten syitä. Se rajoittuu usein pieneen tutkittavien määrään. Toisin kuin kvantitatiivisessa tutkimuksessa, tavoitteena on ymmärtäminen, ei määrien selvittäminen. Kvalitatiivinen tutkimusote sopii hyvin esimerkiksi vaihtoehtojen etsimiseen, toiminnan kehittämiseen ja ongelmien tutkimiseen. Tietoa kerätään esimerkiksi syvähaastatteluita tai ryhmäkeskusteluita hyväksikäyttäen. (Heikkilä 2014.)

Tämä tutkimus suoritetaan sekä kvantitatiivisesti painottuneen internetkyselyn että kvalitatiivisen fokusryhmähaastattelun keinoin. Hyödynnettäessä sekä laadullista että määrällistä tutkimusotetta, on mahdollista saada monipuolisempi kuva tutkittavasta ilmiöstä, kuin hyödyntämällä vain toista näistä kahdesta tutkimusotteesta (Eskola & Suoranta 1998). Aineiston tarkasteluun haettiin metodologista taustaa laadullista tutkimusta käsittelevistä aineistoista. Analyysi suoritetaan sisällönanalyysiiä mukaillen, siltä osin, kun aineisto antaa siihen mahdollisuuden. Seuraavaksi metodit esitellään tarkemmin.

4.1 Kvantitatiivinen internetkysely

Internetkyselyn toteutusmetodiksi valikoitui survey-tutkimus, joka on suunnitelmallinen kysely- tai haastattelututkimus, jossa aineisto kerätään kyselylomakkeen avulla (Heikkilä 2004, 19). Menetelmän valintaa ohjaa yleensä se, minkälaista tietoa etsitään tai mistä sitä etsitään. Tutkimusmetodiksi onkin syytä valita haastattelu, kyselylomake tai asenneskaala, mikäli tarkoituksena on saada selville mitä ihmiset ajattelevat, kokevat, tuntevat tai uskovat. (Hirsjärvi ym. 1997, 183.)

Suunnitelmallista kysely- tai haastattelututkimusta nimitetään survey-tutkimukseksi. Sitä pidetään tehokkaana ja taloudellisena tapana kerätä aineistoa perusjoukon ollessa suuri. Survey-tutkimuksessa aineistonkeruumuotona käytetään tutkimuslomaketta. Survey-tutkimus voidaan suorittaa esimerkiksi postin välityksellä tai jakamalla tutkimuslomakkeet henkilökohtaisesti. Viime vuosina myös internetin kautta tehtävät kyselyt ovat yleistyneet nopeasti. Ne soveltuvat parhaiten sellaisten perusjoukkojen tutkimiseen, jonka jokaisella jäsenellä on mahdollisuus käyttää internetiä. Verkkokyselyn etuna voidaan pitää niiden nopeutta, edullisuutta ja vastausten prosessoinnin helppoutta. Myös inhimillisiltä virheiltä on mahdollista välttyä, kun saatua tietoa ei missään vaiheessa käsittele ihminen. Toisaalta internet-kyselyissä tutkimuksen onnistuminen riippuu hyvin paljon kyselyn teknisestä toteutuksesta. Esimerkiksi kyselylomakkeen toteutus vaatii asiantuntemusta. Myös kyselyn kohdentaminen tietylle kohderyhmälle voi olla ongelmallista. On ratkaistava, miten tutkittavalle otokselle saadaan tieto tutkimuksesta ja kuinka estetään otokseen kuulumattomien henkilöiden vastaaminen tai saman henkilön vastaaminen useampaan kertaan. Verkkokyselyissä ei voida noudattaa perinteisen todennäköisyysotannon periaatteita poimimalla satunnaisotos ennalta määritellystä perusjoukosta, sillä tutkimukseen valikoituvat ne, joilla on mahdollisuus saada kutsu sähköisesti ja osallistua kyselyyn internetin välityksellä (Heikkilä 2014; Miettinen & Vehkalahti 2013, 84.)

Tutkimukseen valikoitui perinteisistä survey-tutkimuksen aineistonkeruutavoista sähköinen internetkysely sen kustannustehokkuuden, perusjoukon suuruuden ja laajan tavoitavuuden vuoksi. Kysely on yksi survey-tutkimuksen keskeisistä aineistonkeruumenetelmistä ja siinä aineisto kerätään standardoidusti eli vakioidusti kohdehenkilöiltä, jotka muodostavat otoksen tai näytteen tietystä perusjoukosta. Vakiointi, jolla varmistetaan tulosten vertailtavuus, tarkoittaa sitä, että kaikilta osallistujilta kysytään samat asiat samassa järjestyksessä sekä samalla tavoin. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2009, 193; Vilkkä 2007, 27–28.)

Kyselytutkimus mahdollistaa laajan tutkimusaineiston keruun laajalta otokselta, etenkin, jos vastausvaihtoehdot määritellään valmiiksi. Se on kustannustehokas menetelmä sen säästäessä tutkijan aikaa ja vaivannäköä. Se myös mahdollistaa tarkan tutkimusaikataulun ja -kustannusten määrittelyn. Kyselytutkimus tarjoaa myös vastaajille joustavan tavan osallistua tutkimukseen itselleen sopivana ajankohtana. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2009, 195; Valli 2015, 42–45.) Toisin kuin laadullisissa haastattelututkimuksissa, kyselyissä tutkija ei vaikuta läsnäolollaan tai vuorovaikutuksellaan tutkittavien henkilöiden vastauksiin. Näin kysely soveltuu hyvin myös henkilökohtaisten asioiden tutkimiseen. (Valli 2015, 44; Vilkkä 2007, 28.)

Kyselyistä etenkin sähköisen kyselyn eduiksi mainitaan yleisesti aineistonkeruun hillityt kustannukset, nopeat vastausajat ja jopa kasvavat vastausprosentit. Muina hyötyinä mainitaan mahdollisuus saavuttaa nopeallakin aikataululla suuri joukko potentiaalisia osallistujia, mahdollisuus muokata kyselyä monipuolisesti, mahdollisuus tarkastaa aineiston laatu ja varmistaa luottamuksellisuus sekä mahdollisuus hakea aineisto suoraan tietokannasta. Nämä kaikki ovat asioita, jotka voivat parantaa aineiston luotettavuutta. (Gurău 2007, 113; Jansen, Corley & Jansen 2007, 1, 4–5; Valli 2015, 47.) Sähköinen kysely mahdollistaa: osallistumisen vapaaehtoisuuden korostumisen, vastausten mukaan etenevän kyselyn rakentamisen ja mahdollisuuden tarjota vastaajille välitöntä palautetta heidän vastauksistaan. Sähköisessä kyselyssä on mahdollista hyödyntää myös visuaalisuutta esimerkiksi kyselyä selkiyttävien audiovisuaalisten elementtien muodossa. (Roberts 2007, 20–22; Valli 2015, 47.) Sähköiset kyselyt soveltuvat hyvin psykologisten tai käyttäytymiseen liittyvien käsitteiden, kuten mielipiteiden ja asenteiden mittaamiseen. (Gurău 2007, 112–113.)

Kyselytutkimuksen heikkouksiksi voidaan nähdä sen tuottaman aineiston mahdollinen pinnallisuus, joka heikentää tutkimuksen teoreettista ansioituneisuutta, jättäen tutkijalle mahdollisuuden tehdä vääriä tulkintoja ja johtopäätöksiä (Heikkilä 2004, 16). Muiksi heikkouksiksi on listattu muun muassa, ettei tutkija voi varmistua kuinka vakavasti osallistujat ovat suhtautuneet tutkimukseen tai ovatko he ymmärtäneet esitetyt kysymykset tai annetut vastausvaihtoehdot. Tutkija ei voi myöskään saada tietoa siitä, kuinka hyvin vastaajat ovat selvillä tutkittavasta aiheesta. Näiden mahdollisten heikkouksien lisäksi hyvän kyselylomakkeen suunnittelemisen vie aikaa eikä koskaan voida tietää etukäteen, kuinka suureksi vastausprosentti nousee. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2009, 195.) Osallistujat eivät välttämättä vastaa tutkimuksen kysymyksiin halutussa järjestyksessä tai he saattavat tutustua kysymyksiin etukäteen, joka voi vaikuttaa vastauksiin. Tutkija ei voi myöskään varmistua siitä, onko vastaajana ollut todella kyselyn saaja tai onko hän vastannut mahdollisesti väärin tai epätarkasti. (Valli 2015, 45.)

Erityisesti sähköisen kyselyn heikkouksiksi mainitaan aikaa vievä suunnitteleminen ja mahdolliset kyselyyn vastaamisen esteet johtuen teknisistä ongelmista. Tekniset ongelmat voivat alentaa kyselyn vastausprosenttia sekä uhata kyselyn turvallisuutta, joka pahimmassa tapauksessa voi uhata tutkimuksen validiteettia. Näiden lisäksi sähköisen kyselyn toteuttamisessa tulee nykypäivänä huomioida myös kyselyn toimivuus ja vastaamisen helppous mobiililaitteita hyödynnettäessä. Sähköisen kyselyn heikkoutena voidaan pitää myös vastaamisen aikana nouseviin väärinymmärryksiin ja häiriötekijöihin vaikuttamisen mahdottomuutta sekä yleistä kontrollin vähyyttä tai puutetta suhteessa näytteen syntymiseen. (Roberts 2007, 23; Jansen, Corley & Jansen 2007, 4–5; Valli 2015, 47–48.) Yhteenvetona voidaan todeta, että sähköiset kyselyt vaativat enemmän harkintaa suunnittelemisessa, hallinnoimisessa sekä arvioimisessa, verrattuna perinteisiin kyselyihin (Ye 2007, 87).

4.2 Kvalitatiivinen fokusryhmähaastattelu

Fokusryhmähaastattelu on haastattelijan ylläpitämä 4–10 henkilön ryhmäkeskustelu, jonka tarkoituksena on auttaa ymmärtämään tutkittavaa ilmiötä erilaisten näkökulmien esille saamisen kautta. Fokusryhmähaastattelussa haastattelijan tehtävänä on mahdollistaa erilaisten mielipiteiden ja käsitysten esittäminen sekä niistä keskusteleminen (Mäntyranta & Kaila 2008, 1507). Se antaa mahdollisuuden monipuolisen tiedon keruuseen käsiteltävästä aiheesta: mitä on tapahtunut ja mitä mieltä ollaan, mutta myös miten ja miksi, sekä millaisia kokemuksia, asenteita, odotuksia sekä näkemyksiä käsiteltävään aiheeseen liittyy. Fokusryhmähaastattelu sijoittuu luonnollisen ryhmätilanteen tarkkailun, sekä osallistuvan havainnoinnin ja strukturoidun yksilöhaastattelun rajapinnalle (Tilastokeskus, 2018).

Fokusryhmähaastatteluja on mahdollista käyttää kvantitatiivisen tutkimuksen yhteydessä tai erikseen. Ensinnäkin fokusryhmähaastattelu voi edeltää määrällistä tutkimusta. Tällöin ryhmähaastattelu voi auttaa tutkijaa esimerkiksi tutkittavien sanaston ja ajattelutapojen oppimisessa. Toiseksi fokusryhmä voi toimia tiedonkeruumenetelmien tai tiedonkeruuvälineiden toimivuuden sekä sopivuuden arvioimiseen. Kolmanneksi voidaan toteuttaa ns. triangulaatio. Tällöin fokusryhmähaastattelu toteutetaan yhdessä kvantitatiivisen aineiston kanssa. Tämä vahvistaa tulosten luotettavuutta, sillä eri tutkimusotteilla kerätyllä aineistolla saadaan tutkittavasta aiheesta monipuolisempi kuva, kuin hyödyntämällä vain yhtä tutkimusmenetelmää. Kvantitatiivista tiedonkeruuta edeltävän fokusryhmähaastattelun lisäksi fokusryhmähaastattelu voi myös seurata kvantitatiivista tiedonkeruuta. Tällöin fokusryhmähaastattelu tarjoaa näkemystä sekä oivalluksia tulosten tulkintaan.

(Tilastokeskus, 2018). Tutkimuksessani hyödynnän triangulaatiota toteuttamalla ensin kvantitatiivisesti painottuneen internetkyselyn, jonka tuloksia pyrin syventämään, laajentamaan ja vahvistamaan fokusryhmähaastattelulla.

Kuten muutkin kvalitatiivisesti toteutettavat haastattelut, myös fokusryhmähaastattelu on hyvä tallentaa, jotta haastattelu voidaan jälkeenpäin kirjoittaa tekstiksi eli litteroida. Aineisto on mahdollista analysoida kuten muukin laadullinen aineisto. Tuloksia ei esitetä numeroina, vaan esimerkiksi teoreettisena mallina tai teema-alueina sekä suorina lainauksina. Koska fokusryhmähaastattelu pitää sisällään ryhmän keskinäisen vuorovaikutuksen, on se yksilöityä haastattelua lähempänä arkielämää, eli tilannetta, jossa tavat, mielipiteet ja asenteet muodostuvat. Fokusryhmähaastattelu on täten hyvä keino jatkojalostaa internetkyselyssä muodostunutta sekä teoriataustaan nojaavaa aineistoa, sillä se tuottaa rikkaan ja monipuolisen aineiston, jota ei olisi saatavissa muilla tutkimusmenetelmillä. (Tilastokeskus, 2018; Mäntyranta & Kaila 2008, 1507).

Fokusryhmähaastattelu sopii tämän tutkimuksen toiseen vaiheeseen hyvin, sillä se on laadullinen tutkimusmenetelmä, joten sen avulla on mahdollista pureutua syvemmin määrällisesti painotetussa internetkyselyssä esiin nousseisiin teemoihin. Se sopii myös tutkittavaan aiheeseen hyvin, sillä tavoitteena on, että fokusryhmähaastattelussa haastateltavat kykenisivät jatkojalostamaan internetkyselyssä esiinnousseita teemoja yhteisen ideoinnin ja keskustelu kautta. Tähän ei olisi mahdollisuutta, jos haastattelut toteutettaisiin yksilöhaastatteluina.

4.3 Aineistojen analyysi

Tutkimuksen analysointimenetelmänä hyödynnetään sisällönanalyysiä, joka on laadullisen aineiston perusanalyysimenetelmä. Sitä voidaan käyttää kaikissa laadullisen tutkimuksen perinteissä. Se on yksittäinen metodi, joka toisaalta voi toimia myös väljänä teoreettisena kehyksenä eri analyysikokonaisuuksille. Sisällönanalyysi muodostuu tekstin analysoinnista, jossa tarkastellaan eritellen, yhtäläisyyksiä ja eroja etsien, tekstimuotoisia tai sellaiseksi muutettuja aineistoja. Sisällönanalyysi on täten sanallisen tekstin sisällön kuvailua. Sisällönanalyysin tavoitteena on muodostaa tutkittavasta kohteesta tiivistetty kuvaus, joka kytkee tulokset laajempaan kontekstiin. Sillä pyritään järjestämään kerätty aineisto selkeään ja tiiviiseen muotoon johtopäätösten muodostamista varten. Tämä tapahtuu luomalla hajanaisesta aineistosta mielekäs, yhtenäinen ja selkeä kuva, josta on mahdollista tehdä luotettavia johtopäätöksiä tutkittavana olevasta ilmiöstä.

Sisällönanalyysissä aineisto pilkotaan osiin, käsitteellistetään sekä lopuksi järjestetään uudelleenlaiseksi kokonaisuudeksi. (Tuomi & Sarajärvi 2018, 6, 91, 103, 105, 108.)

Sisällönanalyysi mahdollistaa haastatteluaineiston mahdollisimman systemaattisen ja objektiivisen analyysin. Sisällönanalyysillä pyritään kuvaamaan tutkittavaa ilmiötä tiivistetysti, sen yleisessä muodossa ja sen avulla on tarkoitus jäsentää aineistoa johtopäätösten tekoa varten. Tutkijan tehtäväksi jää muodostaa aineistosta johtopäätökset sekä perustella ne. (Tuomi & Sarajärvi 2018, 103; Grönfors 1982, 161.) Analyysin perustana toimii aineiston kuvailu sekä luokittelu. Niiden avulla on mahdollista luoda pohja aineiston tulkinnalle, jolloin aineistosta esiin nousseita löydöksiä voidaan myöhemmin vertailla, yksinkertaistaa sekä tulkita loogisesti. Luokittelun avulla kyetään siis jäsentämään tutkittavaa ilmiötä. Vertailemalla erilaisia luokitteluja, voidaan löytää säännönmukaisuuksia ja samankaltaisuuksia luokittelujen välillä. (Hirsjärvi & Hurme 2011, 145–150.) Täten aineistosta on mahdollista nostaa esiin erilaisia teemoja ja näiden teemojen tarkastelu, esimerkiksi suhteessa toisiinsa, onkin analyysin tärkeimpiä osia. Teemoittelussa kerätty aineisto pilkotaan osiin ja ryhmitellään aineistosta nousevien teemojen mukaisesti, jolloin tiettyjen teemojen esiintymistä ja keskinäistä suhdetta aineistossa, on mahdollista verrata. Näkemysten yhteisiä ominaisuuksia havainnoimalla on mahdollista muodostaa aineiston kattavia tyyppiesimerkkejä, joita voidaan havainnollistaa hyödyntäen sitaatteja. (Hirsjärvi & Hurme 2011, 174; Tuomi & Sarajärvi 2018, 93.) Tyypittelemällä ja teemoittelemalla on mahdollista muodostaa aineistosta erittäin monipuolinen ja laaja kuvaus, jolla voidaan mahdollisesti tuottaa myös uutta teoreettista tietoa tutkittavasta ilmiöstä (Eskola & Suoranta 1998, 138).

Aineistosta esiin nousseet teemat kuvastavat tutkijan omia tulkintoja sekä näkemyksiä kyseessä olevasta aineistosta. Tästä syystä teemoittelua tulee harjoittaa kriittisin mielin, sillä tutkijan omat ennakkokäsitykset ja -odotukset käsiteltävästä aihealueesta, ohjaavat aina teemoittelua. Näin aineistosta saattaa nousta esille sellaisiakin teemoja, joita aineisto ei todellisuudessa pidä sisällään. Erilaiset lähestymistavat mahdollistavat hyvinkin erilaisten tietojen ja teemojen esiin nostamisen samastakin aineistosta. (Eskola & Suoranta 1998, 175-176; Hirsjärvi & Hurme 2011; 173.) Tutkimuksen alkuperäiset tutkimusteemat ohjaavat tutkimusta, mutta tämän lisäksi haastatteluissa esiinnousseiden teemojen sisällyttäminen tutkimukseen on tärkeää, jottei tutkija rajaisi haastateltavien merkityksellisiä ajatuksia analyysinsä ulkopuolelle. Tutkijan ennakkokäsitykset sekä tutkimuksen alkuperäiset tutkimusteemat ohjaavat tutkimuksen etenemistä, joten tästä syystä tutkijan on tarpeellista kuvata tutkimusprosessin etenemistä tutkimusraportissaan. Tämä mahdollistaa lukijan ymmärryksen tutkimusprosessin etenemisestä ja tutkijan tekemistä valinnoista, jolloin tutkimuksen

pätevyyden ja luotettavuuden voi arvioida. (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006.) Pro gradussani aineiston teemoittelua on lähdetty hahmottamaan aiheesta aiemmin kirjoitetun kirjallisuuden sekä internetkyselyn kysymyspatteriston ja fokusryhmähaastattelun haastattelurungon teemojen pohjalta. Sitä on kuitenkin rikastettu litterointivaiheessa hahmottuneiden havaintojen pohjalta esiin nousseilla uusillakin teemoilla, joita käsitellään analyysin edetessä.

Sisällönanalyysi on mahdollista jakaa kolmeen analyysimalliin. Ensimmäinen näistä malleista on aineistolähtöinen eli induktiivinen sisällönanalyysi, jossa tutkimuksen pääpaino on aineistossa. Analyysiyksiköt eivät ole ennalta määrättyjä ja teoria rakentuukin aineiston pohjalta. Toinen sisällönanalyysin malli on teoriasidonnainen eli deduktiivinen, jossa tutkimusaineiston analyysi perustuu jo olemassa olevaan teoriaan tai malliin. Tutkimuksen pääpaino onkin jo olemassa olevan teorian tai mallin testaaminen uudessa yhteydessä, jolloin ilmiön peruseräpäätteet ja tutkimuskysymykset asetetaan suhteessa valittuun teoreettiseen viitekehykseen. Kolmas malli on teoriasidonnainen eli abduktiivinen sisällönanalyysi. Sen voi nähdä olevan eräänlainen hybridimalli kahdesta edellä esitetystä mallista, sillä siinä aineiston analyysi ei perustu suoraan teoriaan vaikkakin teoria voi näytellä analyysissä suurta osaa. Myös tutkijan aikaisempi tieto ohjaa tulkintojen tekemistä. Teorialähtöisessä analyysimallissa onkin mahdollista yhdistää käytännössä hankittu kokemusperäinen tieto teoreettiseen pohjaan. Aineistosta tehdyille löydöksille etsitään tulkintojen tueksi teoriasta vahvistusta sekä selityksiä. Teoriasidonnaista lähestymistapaa voidaan kutsua myös abduktiiviseksi päättelyksi. (Eskola & Suoranta 1998, 83; Eskola & Vastamäki 2001; Tuomi & Sarajärvi 2018, 95-99, 980.)

Tässä tutkimuksessa aineistoa lähestytään teoriasidonnaisesti eli abduktiivisen päättelyn keinoin. Tutkittavasta aiheesta ei ole tehty tutkimusta täysin samasta näkökulmasta ja kontekstista, joten käytettävissä ei ole valmiita teorioita tai malleja, joiden pohjalta tutkimus voitaisiin muodostaa. Aikaisemmin toteutetut tutkimukset, selvitykset ja teorialat toimivat kuitenkin sekä aineistonkeruun että analyysin tukena ja taustana. Tarkoituksena on nostaa aineistosta esiin erilaisia teemoja, joita sitten mahdollisuuksien mukaan vertaillaan koottuun teoreettiseen taustaan, tulkinnan tueksi.

Tutkimuksessa aineisto on litteroitu kokonaisuudessaan aineiston tarkastelun helpottamiseksi sekä sen varmistamiseksi, ettei oleellisia huomioita jää tekemättä liian aikaisen rajaamisen vuoksi. Huomioiden ja havaintojen tekeminen aloitettiin jo litterointivaiheessa, mutta systemaattisempaan analyysiin siirryttiin koko fokusryhmähaastattelun litteroinnin jälkeen. Litteroinnin jälkeen aineistoa on teemoiteltu aihepiirien mukaan, jotta aineiston sisältämien yhteisten ja erilaisten piirteiden esiin tuominen on mahdollistunut. Aineiston teemoittelu ja luokittelu onkin olennainen osa ilmiön

jäsentämistä ja yksinkertaistamista. (Tuomi & Sarajärvi 2018, 93; Hirsjärvi & Hurme 2011, 147, 173; Hirsjärvi ym. 2013, 224.) Aineisto on jäsennelty teemakokonaisuuksien sisällä alateemoiksi erilaisin otsikoin ja alaotsikoin. Teemakokonaisuuksien avulla sitaatteja on ollut mahdollista yhdistää kokonaisuuksiksi, joka auttaa aiheen kokonaisvaltaisemmassa ymmärtämisessä.

Aineiston systemaattisen analysoinnin jälkeen vuorossa oli ilmiön tulkinta sekä mahdollisten synteisien muodostaminen. Tavoitteena on luoda syvällisempi teoreettinen ymmärrys tutkittavasta ilmiöstä ja otoksesta, sekä yhdistellä empiriaa teoriaan siten, että niistä muodostuu yhtenäinen, dialogia käyvä kokonaisuus. (Hirsjärvi & Hurme 2011, 144; Hirsjärvi ym. 2013, 229–230.) Tutkimuksen tulkinnat ovat syntyneet aineiston tulosten yhtäläisyyksien ja erojen pohdinnan sekä siitä syntyneiden oivallusten kautta. Tutkimuskysymyksiä ja aineiston tuloksia on pyritty pohtimaan välillä empirian ja välillä teorian avulla. Tästä syystä molemmilla elementeillä on tutkimuksessa toisiaan tukeva vaikutus. Analyysissä ja johtopäätösten teossa pyritään etenemään tulkintoihin konkreettisesti etsimällä sitaateista yhteneväisyyksiä sekä toisaalta pohtimalla mitkä teemat nousevat esiin haastateltujen vastausten taustalta. Tämän jälkeen löydöksille on pyritty antamaan merkityksiä peilaten niitä teoreettisessa viitekehyksessä esiteltyihin aineistoihin. Tutkimusotteena on toiminut abduktiivinen päättely, jossa uusiin oivalluksiin pyritään yhdistelemällä aineistolähtöisyyttä teoreettiseen viitekehykseen (Tuomi & Sarajärvi 2018, 97). Seuraavassa kahdessa luvussa käydään läpi tarkemmin tutkimuksen empiiristen aineistojen rakentaminen, toteutus sekä hahmotellaan tuloksia.

5 INTERNETKYSelyn TOTEUTUS JA TULOKSET

Internetkysely toteutettiin syksyllä 2017 ollessani harjoittelussa Tampereen kaupungin Kestävä yhdyskunta -yksikössä. Internetkyselyn tarkoitus oli tarjota näkemyksiä tamperelaisten suhtautumisesta ympäristöön ja Tampereen kaupungin harjoittamaan ympäristöpolitiikkaan.

5.1 Sähköisen kyselyn rakentaminen ja toteutus tässä tutkimuksessa

Kyselyn toteuttamistavaksi valikoitui sähköinen internetkysely. Sen valikoitumista aineistonkeruutavaksi, voidaan perustella monellakin tapaa. Ensinnäkin aineistonkeruu sähköisellä, täysin anonyymillä tavalla, nähtiin perustelluksi ratkaisuksi tutkittavan aiheen kannalta. Tampereen kaupunki ei kaivannut mielipiteen keräämistä tietyiltä kuntalaisilta, vaan yleisemmän kuvaavan otoksen muodostamista, joka auttaisi heitä muodostamaan käsitystä kuntalaisten mielipiteistä kokonaisuutena. Toisaalta kaikki ihmiset eivät välttämättä haluaisi kertoa mielipiteitään omalla nimellään, sillä ympäristöön liittyvät asiat ovat hyvin politisoituneita. Myös kyselyyn osallistumisen kynnyks haluttiin pitää hyvin matalalla. Näiden asioiden lisäksi sähköinen kysely mahdollistaa helposti ja nopeasti suuren potentiaalisen vastausjoukon tavoittelun (Jansen, Corley & Jansen 2007, 4–5). Myös kyselyn toteutuksen aikataulu sekä mahdollisuus muokata helposti kyselyn rakennetta ja ulkoasua, puolsivat sähköisen kyselyn valintaa aineistonkeruumetodiksi.

Internetkysely toteutettiin hyödyntämällä ZEF-sovellusta, sillä se oli Tampereen kaupungin kyselytyökaluista monimuotoisin. Se mahdollisti kyselyn ulkoasun muokkaamisen mielenkiintoa herättäväksi ja interaktiiviseksi. Kerätty aineisto myös tallentui suoraan tietokantaan ilman koodaamista. Näin välttyttiin aineiston syöttövaiheelta ja mahdollisilta virheiltä, jotka olisivat voineet syntyä syöttövaiheen aikana. Sähköinen kysely pyrittiin suunnittelemaan ja toteuttamaan mahdollisimman huolellisesti. Kyselyn kysymykset ja vastausvaihtoehdot muodostuivat ideoimalla kyselyn sisältöä ensin Kestävä yhdyskunta -yksikön henkilöstön kanssa, jonka jälkeen muodostettiin ensimmäinen versio kyselypohjasta. Tämän jälkeen kyselyn ulkonäkö, kysymykset ja vastausvaihtoehdot kävivät läpi vielä useamman ideointikierroksen Kestävä yhdyskunta -yksikön henkilöstön kesken, joka auttoi hiomaan kyselystä juuri heidän tarpeisiinsa sopivan. Kysely eteni

rakenteeltaan niin, että kysymykset oli jaettu eri teemojen alle. Kysely myös päätettiin toteuttaa siten, että vain yksi kysymys näkyi vastaajalle kerrallaan. Tähän päädyttiin, jotta kyselystä tulisi mahdollisimman yksinkertainen ja helppo vastaajan näkökulmasta. Sillä, näkyvätkö kysymykset yksitellen vai yhdellä kertaa, on vaikutusta vastaamiseen sekä vastausten johdonmukaisuuteen (Valli 2015, 53). Kysymysten näkeminen samalla sivulla luo suuremman yhteyden kysymysten kesken, kuin niiden näyttäminen erikseen. Toisaalta kysymysten eriyttämisellä voidaan korostaa kysymysten tärkeyttä ja yksilöintiä, ja näin saada vastaaja pohtimaan kysymyksiä paremmin (Selkälä ym. 2008, 45). Kyselyssä kysymykset numeroitiin. Tämä kertoi vastaajalle kyselyn etenemisestä. Muutama kohta piti sisällään myös kyselyn vastausten perusteella etenevän rakenteen. Kyselyn ulkonäöstä pyrittiin tekemään selkeä ja houkutteleva. Myös kyselyn ympäristöteeman haluttiin näkyvän ulkonäössä.

Muotoiltaessa kyselyn ohjeistusta, kysymyksiä ja vastausvaihtoehtoja, pyrittiin neutraaliuteen, ymmärrettävyyteen ja selkeyteen. Samoista syistä kyselyssä hyödynnetty terminologia määriteltiin huolellisesti. Kyselyn sanavalinnoilla ei haluttu aiheuttaa vastaajissa esimerkiksi voimakkaita negatiivisia tuntemuksia, jotka saisivat vastaajan jättämään kyselyyn vastaamisen kesken. Vastaamisen helpottamiseksi, sekä vastausten vertailtavuuden parantamiseksi, kyselyssä hyödynnettiin lähes kauttaaltaan monivalintakysymyksiä. Kyselyn kysymysten strukturoinnilla pyrittiin mahdollisimman tarkkojen vastausten saamiseen sekä vastausten analysoinnin ja käsittelyn helpottamiseen. Strukturoitujen kysymysten käyttö on suositeltua etenkin silloin, kun otos on suuri ja tuloksia aiotaan käsitellä tilastollisin menetelmin. Toisaalta määrämuotoisten kysymysten haittana on lisääntynyt riski siitä, etteivät kysymykset sovi tarpeeksi hyvin vastaajien todellisuuteen. (Hyysalo 2009, 129.) Tästä syystä muutama kysymys piti sisällään myös vastausvaihtoehdon ”muu, mikä?” johon vastaaja kykeni kirjottamaan vastauksensa itse. Kyselyn loppuun päätettiin myös sijoittaa kaksi laajaa avointa kysymystä, jotka mahdollistivat vastaajien mielipiteiden ilmaisemisen omin sanoin. Avomien kysymysten tarkoituksena oli vastausten numeraalisen vertailun sijaan tarjota ideoita, esimerkkejä ja ajatuksia vastaajien ajatusmaailmasta, sekä tuoda Kestävä yhdyskunta -yksikön tietoisuuteen uudenlaisia ideoita, joita yksikössä ei välttämättä olisi osattu muuten ajatella. Näiden kysymysten analysoinnissa hyödynnetään laadullisen sisällönanalyysin menetelmiä.

Hyvän suunnittelun lisäksi sähköisen kyselyn rakentamisessa yhtenä tärkeänä vaiheena pidetään myös kyselyn toimivuuden huolellista testaamista (Jansen, Corley & Jansen 2007, 5). Kyselyn toimivuutta testattiin useamman henkilön toimesta Kestävä yhdyskunta -yksikön sisällä. Testauksen seurauksena kyselystä poistettiin viimeisetkin tekniset ongelmat ja kysely sai lopullisen muotonsa.

Täten kyselyn kysymysten muotoilussa, kysymystyyppien valinnassa, kyselyn rakenteessa sekä kyselyn ulkomuodossa otettiin huomioon toimeksiantajan toivomukset sekä kyselyn vastaajan näkökulma. Kyselyn kysymyksillä pyrittiin saamaan selville tarkkaa ja yksityiskohtaista tietoa, josta on hyötyä sekä Tampereen kaupungille mutta samalla kysymykset muotoiltiin niin, että kyselyyn vastaavan henkilön on helppo niihin vastata.

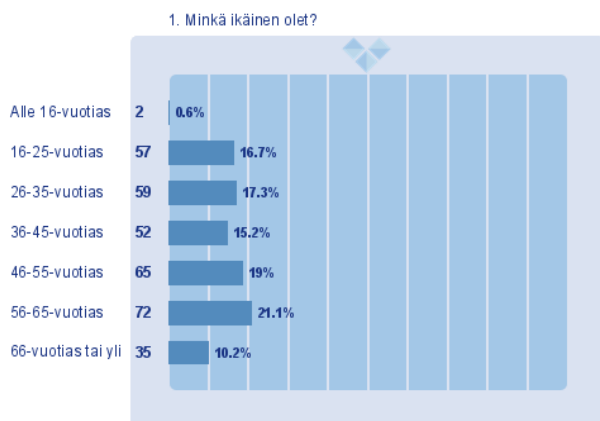
Kyselyn perusjoukkona toimi Tampereen asukkaat. Tamperelaisista pyrittiin saamaan perusjoukkoa edustava otos, jolla on mahdollista muodostaa kokonaiskuvaa koko perusjoukosta. Tästä syystä otoksen tulisi edustaa perusjoukkoa ominaisuuksiltaan mahdollisimman hyvin. Suurempi otos edustaa vääjäämättä paremmalla todennäköisyydellä perusjoukon ominaisuuksia paremmin, kuin pienempi otos. Tästä syystä, mitä suurempi otos, sitä luotettavammasta ja paremmin yleistettävissä olevat tulokset siitä on saatavissa. (Vilka 2007, 56–57.) Otokseen kohdistuvat huolet liittyvät otoksen koon ja edustavuuden lisäksi käyttökeltvottomiin vastauksiin. Huoliin voidaan vastata määrittelemällä kohderyhmä ja otoksen kehys mahdollisimman tarkasti. Myös otantamenetelmän huolellinen suunnittelu ja toteutus edesauttaa otoksen luotettavuutta. (Ye 2007, 86.) Määrällisessä tutkimuksessa tavoitteena on tyypillisesti mahdollisimman suuren aineiston keruu. Tilastollisten menetelmien luotettavan hyödyntämisen, analyysin rikkouden ja näiden pohjalta perusjoukosta mahdollisesti tehtävien yleistysten suhteen suositeltavana havaintoyksiköiden, eli vastaajien, määränä pidetään 100 vastaajaa. (Valli 2015, 23; Vilka 2007, 17.)

Kysely rakennettiin koostumaan sekä monivalintakysymyksistä että muutamasta avoimesta kysymyksestä. Monivalintakysymysten aihealueiksi valittiin Kestävä yhdyskunta -yksikön yhteisen ideoinnin pohjalta *”Energiatekniset ratkaisut”*, *”Luonnon virkistyskäyttö”*, *”Liikkuminen”*, *”Työympäristö”*, *”Tampereen ympäristöpolitiikka 2020”*, *”Tampere kasvaa”*, *”Tiedotus ja osallistuminen”* sekä *”Reilun kaupan kaupunki”*. Kysymyksen teemat edustavat sekä kuntalaisten hiilijalanjäljen muodostavia eri sektoreita että Kestävä yhdyskunta -yksikön vastuualueita. Avoimissa kysymyksissä kysyttiin tamperelaisten mielipidettä seuraaviin kysymyksiin: *”Kuinka toivoisit luonnon monimuotoisuutta lisäävän Tampereella?”*, *”Mistä (oman toiminnan ympäristövaikutuksista) kaipaisit lisätietoa?”*, *”Mikä kaupungin ympäristöasioihin liittyvässä toiminnassa on onnistunut? Missä on parantamisen varaa? Onko jokin epäonnistunut?”* sekä *”Kuinka kaupunki voisi kannustaa tai motivoida sinua tekemään enemmän ympäristöystävällisiä valintoja?”* Näiden lisäksi tiedusteltiin myös vastaajien taustaan liittyviä asioita, kuten sukupuolta, ikää, asumismuotoa sekä missä päin Tamperetta he asuivat.

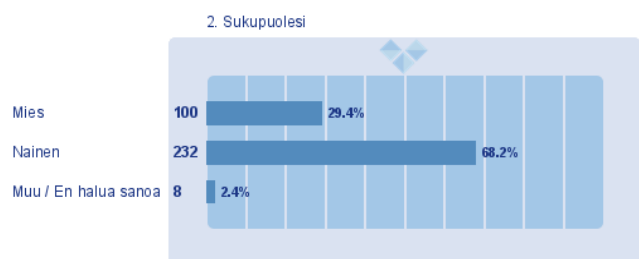
Vastaajia kyselyyn hankittiin jakaen linkkiä kyselyyn Tampereen kaupungin internetsivuilla ja Kestävä yhdyskunta -yksikön Facebook-sivulla. Kyselyä mainostettiin myös Tampereen Kaupunkiliikenne Liikelaitoksen (TKL:n) linja-autojen mainosnäytöillä. Näin ollen kyselyyn vastanneita henkilöitä ei ollut erikseen valikoitu, vaan kuka tahansa saattoi vastata kyselyyn. Kyselyssä ei myöskään ollut rajausta, joka estäisi kyselyyn vastaamisen useampaan kuin yhteen kertaan. Tästä syystä kyselyn vastausprosenttia on mahdotonta määritellä.

5.2 Kyselyyn vastanneiden kuntalaisten taustatiedot

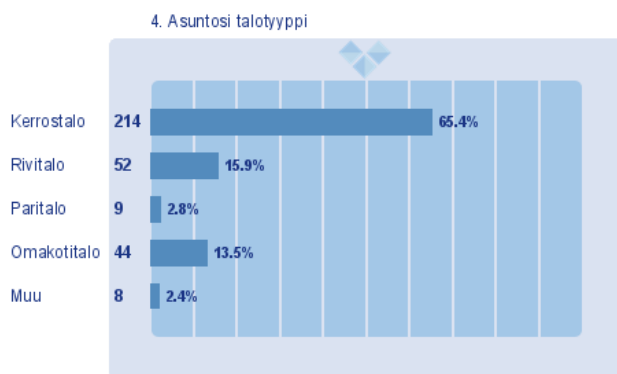
Vastauksia kyselyyn tuli kolmesataa. Vastanneista kaksikolmasosaa oli naisia, eli naiset olivat hieman yliedustettuina suhteessa heidän määräänsä väestörakenteessa Tampereella. Vastanneiden ikä jakautui tasaisemmin ja vastauksia saatiinkin nuorista eläkeläisiin. Suurin osa vastaajista asui Keskustan, Kalevan tai Järvensivun alueilla. Kaksikolmasosaa vastaajista asui kerrostalossa. Asuinmuotojen jakauma vastaa kutakuinkin Tampereen asuntokantaa. (Väestö ja väestönmuutokset 2019.) Vastaajien tarkempi jakautuminen on nähtävissä kuvioissa 12-14.



Kuvio 12. Vastaajien ikä.



Kuvio 13. Vastaajien sukupuoli



Kuvio 14. Vastaajien asuinmuoto.

Näistä tiedoista ei kuitenkaan suuria johtopäätöksiä voida tehdä, sillä esimerkiksi jokaista kaupunginosaa kohden vastauksia kertyi vain muutamia (pois lukien keskustan alue), joten ristiintaulukointiin tai yleistämiseen ei aineisto antanut mahdollisuuksia. Myös ikäryhmien sisällä vastaukset jakautuivat, joten profilointiin esimerkiksi iän perusteella ei ole myöskään mahdollista. Vastauksista voi kuitenkin löytää suuntaviivoja asukkaiden mielipiteistä, sillä joissakin asioissa vastaajat olivat yksimielisiä. Myös avoimet vastaukset auttoivat kiinnittämään huomioita tiettyihin ongelmakohtiin tai onnistumisiin, sillä jotkin asiat toistuivat useissa avoimissa vastauksissa. Avoimet vastaukset antoivat myös konkreettisia ehdotuksia joidenkin asioiden ratkaisemiseksi tai kehittämiseksi.

5.3 Kyselyn tulokset

Käytössäni on kyselystä ainoastaan korkeakouluharjoitteluni aikana muodostama yhteenveto tuloksista, joten esimerkiksi laajempaa ristiintaulukointia ei ole tuloksista mahdollisuutta toteuttaa. Kattavampi aineisto on Tampereen kaupungin hallussa. Samasta syystä kyselylomaketta ei löydy tutkimuksen liitteistä. Toisaalta kyselyn perimmäinen tarkoitus tässä tutkimuksessa on tarjota lähtökohdat fokusryhmähaastatteluun ja sen haastattelurungon muodostamiseen. Tähän riittää yhteenveto tuloksista ja siinä esiintyneistä teemoista.

5.3.1 Monivalintakysymykset

Kyselyn monivalintakysymyksissä vahvimmin esiin nousseet asiat, joissa Tampere on onnistunut tai kehityksen suunta on ollut oikea, liittyivät liikkumiseen. Yli puolet vastanneista oli sitä mieltä, että joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn suosiminen on tärkeä keino ratkaista liikenteen ympäristöongelmat. Suurin osa myös kannatti autojen yhteiskäytön edistämistä sekä kävelykatujen

lisäämistä. Liikkumisen lisäksi vastanneet olivat suurimmaksi osaksi sitä mieltä, että heidän asuinalueeltaan löytyy puistoa ja metsää joko erittäin hyvin tai melko hyvin. Myös Tampereen toimiminen Reilun kaupan kaupunkina sai kiitosta.

Monivalintakysymyksissä vahvimmin esiin nousseet asiat, joissa Tampereella olisi vielä parantamisen varaa liittyivät vahvasti Tampereen harjoittamaan ympäristöpolitiikkaan ja mielikuvaan, joka siitä syntyi vastaajille. Alle kolmannes vastaajista kertoi luottavansa Tampereen kykyyn ottaa ympäristöasiat huomioon päätöksenteossa. Vain neljännes oli sitä mieltä, että Tampere tarjoaa tarpeeksi osallistumisen kanavia ympäristöasioista vaikuttamiseen. Lähes kaikki vastanneet olivat sitä mieltä, että kaupungin ympäristöntilaa koskeva tiedostus oli hoidettu keskinkertaisesti tai melko huonosti. Suurin osa toivoi myös, että Tampereen luonnonsuojelualueiden sekä retkeilyalueiden määrää tulisi lisätä. Monivalintakysymyksissä vahvimmin esille nousseiden asioiden vastausmääriä prosentuaalisesti on listattu seuraavaan taulukkoon (taulukko 8).

Taulukko 8. Monivalintakysymyksissä vahvimmin esiin nousseet asiat.

Monivalintakysymyksissä vahvimmin esiin nousseet asiat	
Suunta on ollut oikea	Parannettavaa nykyisestä
<ul style="list-style-type: none"> •87 % mielestä joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn suosiminen on tärkeä keino ratkaista liikenteen ympäristöongelmat •72 % mielestä autojen yhteiskäyttöä pitäisi edistää ja suosia •2/3 kannatti kävelykatujen lisäämistä •Melkein 80 % mielestä heidän asuinalueeltaan löytyy puistoa ja metsää joko erittäin hyvin tai melko hyvin •79 % on täysin tai jokseenkin samaa mieltä, että on hyvä, että Tampere on Reilun kaupan kaupunki 	<ul style="list-style-type: none"> •75 % vastaajista on täysin tai osittain samaa mieltä siitä, että Tampereen luonnonsuojelualueiden sekä retkeilyalueiden määrää pitäisi lisätä •31 % on täysin tai jokseenkin samaa mieltä väitteen: "Luotan kaupungin kykyyn ottaa ympäristöasiat huomioon päätöksenteossa." kanssa •24 % on täysin tai jokseenkin samaa mieltä, väitteen: "Tampere tarjoaa tarpeeksi osallistumisen kanavia ympäristöasioista vaikuttamiseen •Vastaajien mielestä Tampereen ympäristöntilaa koskeva tiedotus on hoidettu keskinkertaisesti 45 % tai melko huonosti 32 %

Monivalintakysymysten tulokset osoittavat, että kestävän liikenteen kehitystä halutaan tukea ja luonnon läheisyyttä arvostetaan. Toisaalta monet vastaajista eivät kuitenkaan täysin luota siihen, että

ympäristöasiat otetaan kaupungin päätöksenteossa tarpeeksi hyvin huomioon. Myös vaikuttamisen kanavia haluttaisiin lisää ja kaupungin tiedotukseen kaivattaisiin parannusta.

5.3.2 Avoimet kysymykset

Monivalintakysymysten tarjotessa yleistä näkemystä tamperelaisten mielipiteiden suunnasta, tarjoavat avointen kysymysten vastaukset fokusoidumpia näkemyksiä vastaajien ajatuksista. Avoimissa vastauksissa esiin nousseet teemat sekä konkreettiset toimet ja ideat antavat toteutetulle jatkotutkimukselle rikkaampaa aineistoa, joten avoimien kysymysten tulokset esitellään laajemmin, kuin monivalintakysymysten.

Kyselyssä esitettiin kaksi laajaa avointa kysymystä, joihin vastaajat antoivat hyvinkin erilaisia vastauksia. Vastauksista voi kuitenkin nostaa tiettyjä teemoja, jotka toistuivat useissa vastauksissa. Seuraavaksi esitellään tiivistetysti molempiin kysymyksiin tulleita vastauksia kategorisoiden vastaukset vastauksen edustaman teeman alle. Kysymykset esitetään lihavoituna ja kursivoituna. Aineiston rikastamiseksi tekstissä esitetään vastaajien suoria lainauksia, jotka tunnistaa tekstin kursivoinnista ja sisennyksestä.

Ensimmäinen avoin kysymys kuului:

”Mikä kaupungin ympäristöasioihin liittyvässä toiminnassa on onnistunut? Missä on parantamisen varaa? Onko jokin epäonnistunut?”

Kysymyksessä pyydettiin antamaan ”risuja ja ruusuja” kaupungin ympäristöasioihin liittyvästä toiminnasta. Jokainen vastaus, sisälsi se sitten ”risuja”, ”ruusuja” tai molempia, oli sijoitettavissa johonkin viidestä teemasta. Teemat olivat: viheralueet ja luonto, kierrätys ja jätehuolto, liikenne, kaupungin toiminta sekä Reilu kauppa. Teemat ja muutama esimerkki vastauksista, jotka sijoituivat kunkin teeman alle, luetellaan kahdessa seuraavassa kuviossa. Ensimmäinen taulukko (taulukko 9) esittelee missä kaupungin ympäristöasioihin liittyvässä toiminnassa on vastaajien mielestä parantamisen varaa. Toinen taulukko (taulukko 10) esittelee missä kaupungin ympäristöasioihin liittyvässä toiminnassa kaupunki on onnistunut.

Taulukko 9. Kaupungit ympäristöasiat, joissa vastaajien mielestä on parantamisen varaa.

Missä kaupungin ympäristöasioihin liittyvässä toiminnassa on parantamisen varaa?				
Viheralueet ja luonto <ul style="list-style-type: none"> Keskustaan ei jätetä tarpeeksi viheralueita ja luontoa Ranta-alueet rakennettu liian täyteen Kaupungin laitamilla olevien retkeilyalueiden saavutettavuudessa olisi paljon parannettavaa 	Kierrätys ja jätehuolto <ul style="list-style-type: none"> Kierrätyspisteet vaikeasti saavutettavissa joillekin asukkaille Roskapönttöjä voisi löytyä enemmän katukuvasta 	Liikenne <ul style="list-style-type: none"> Pyöräilyreittien puutteet katuinfraassa Bussilinjoja kaupungin reunalle kehäluontoisemmin. Kaupunkia suunnitellaan liikaa yksityisautoilun ehdoilla. Kaikkialle ei tarvitse päästä oven eteen omalla autollaan 	Kaupungin toiminta <ul style="list-style-type: none"> Kaupungin omassa organisaatioissa kierrätys ontuu Uusiin alueisiin panostetaan, mutta vanhemmat jäävät huomiotta 	Reilu kauppa <ul style="list-style-type: none"> Osa vastaajista epäili Reilun kaupan toiminnan eettisyyttä Osa vastaajista pohti, kuinka reiluus näkyy kaupungin toiminnassa konkreettisesti

Taulukko 10. Kaupungit ympäristöasiat, joissa vastaajien mielestä on onnistuttu.

Missä kaupungin ympäristöasioihin liittyvässä toiminnassa on onnistuttu?				
Viheralueet ja luonto <ul style="list-style-type: none"> Ulkoilualueita ja puistoja tarjolla melko hyvin Ilmanlaatu pysynyt puhtaana Luonnonsuojeluohjelmalle kiitosta 	Kierrätys ja jätehuolto <ul style="list-style-type: none"> Ilmaista lasi- ja metallinkeräystä kiiteltiin Aluepisteet ja kierrätys toimii hyvin Muovinkeräys pisteitä toivotaan enemmän Jätteenpoltaminen hyvä asia kaatopaikkojen sijaan 	Liikenne <ul style="list-style-type: none"> Pyöräilyn kehittyminen on näkynyt pikkuhiljaa, lisää toivotaan Talviaurausta kiiteltiin, pyörällä päässyt hyvin töihin myös talvella, ainakin osalta alueista Ratikalle useita kehuja Sähköbussien tulo hieno asia Suunta on monen mielestä oikea: joukkoliikennettä lisätään ja yksityisautoilua vähennetään 	Kaupungin toiminta <ul style="list-style-type: none"> Kyselyille kiitosta. Samoin ympäristöaiheisille tapahtumille Luonnonsuojelualueiden perustaminen hyvällä mallilla Energiantuotanto puhdistunut ja ilmastotavoitteissa edistytty Tietoa aiempaa helpommin saatavilla 	Reilu kauppa <ul style="list-style-type: none"> Reilussa kaupassa tehty hyviä avauksia

Yksi eniten esiin nousseista teemoista oli viheralueet ja luonto. Sitä kommentoitiin esimerkiksi sanoen, että keskustaan ei jätetä tarpeeksi viheralueita. Toisaalta opastettujen virkistysreittien rakentaminen sai kiitosta. Toinen esiin noussut teema oli kierrätys ja jätehuolto. Varsinkin roska-astioita toivottiin lisää katukuvaan. Ilmaista lasi- ja metallinkeräystä kuitenkin kiiteltiin. Kolmas teema oli liikenne. Sekä yksityisautoilu, että kestävämmät liikkumismuodot keräsivät kommentteja. Pyöräilyreittejä kaivattiin lisää, mutta sähköbussien tulosta pidettiin. Neljäs paljon kommentteja kerännyt teema oli kaupungin toiminta. Sitä moitittiin esimerkiksi sanomalla, että kaupungin omissa organisaatioissa toteutettava kierrätys ontuu. Toisaalta toteuttamani ympäristökyselyn kaltaiset kyselyt saivat kiitosta. Samoin ympäristöaiheiset tapahtumat. Viides ja viimeinen esiinnousut teema oli Reilun kaupan kaupungin toiminta. Osa vastaajista kyseenalaisti reiluuden näkymisen kaupungin toiminnassa. Osa vastaajista taas piti Reiluun kauppaan liittyviä avauksia hyvinä.

Nämä teemat, sekä muutama muu teema, olivat löydettävissä myös toisen avoimen kysymyksen vastauksista. Toisen avoimen kysymyksen taustalla oli asukkaiden ympäristöystävällinen käyttäytyminen. Se sisälsi oletuksen siitä, että kuntalaiset haluaisivat tehdä ympäristöystävällisiä valintoja. Kaupungilla oli myös toive ymmärtää paremmin, kuinka näiden ympäristöystävällisten valintojen tekemistä voitaisiin edesauttaa. Toinen avoin kysymys kuului:

”Kuinka kaupunki voisi kannustaa tai motivoida sinua tekemään enemmän ympäristöystävällisiä valintoja?”

Tämän avoimen kysymyksen kohdalla vastaukset tarjosivat sekä yleismaallisia ideoita että konkreettisia toiveita ja ajatuksia. Kuten edellisen avoimen kysymyksen kohdalla, vastaukset oli mahdollista jakaa muutaman tietyn teeman alle, niiden sisällön perusteella. Teemat ovat koottuna kuvioon 15. Kuvion jälkeen teemoja havainnollistetaan esittelemällä muutamia suoria lainauksia annetuista vastauksista. Suoran lainauksen tunnistaa tekstin kursivoinnista ja sisennyksestä.



Kuvio 15. Tavat, joilla kaupunki voisi vastaajien mukaan kannustaa tai motivoida tekemään enemmän ympäristöystävällisiä valintoja.

Tampereen toivottiin tukevan kestäväää liikennettä, josta muodostui ensimmäinen teema. Mainintoja sai joukkoliikenteen kehittäminen, kevyen liikenteen kehittäminen sekä niin sanottu ”tulevaisuuden liikenne”, kuten sähköautot.

”Tuleva ratikka on hyvä. Sähköbusseja dieselien tilalle, lisäävät sekä matkustajien että muiden viihtyvyyttä.”

”Raideliikenteen kehittäminen lähijunilla.”

”Parempi kevyen liikenteen väylien verkosto.”

”Sähköautojen ja tulevaisuudessa itseajavien autojen yleistymistä kannattaa myös tukea mahdollisin keinoin”

Liikenteeseen liittyen myös saavutettavuuden parantaminen keräsi useita kommentteja. Näissä kommentteissa kiteytyi huoli lähipalveluiden kaikkoomisesta. Vastaajat toivovat, että he eivät olisi pakotettuja käyttämään yksityisautoa.

” [Tampere voisi] huolehtia siitä, että keskusta-alueella säilyy ruoka- ym. kauppoja, jotta ei tarvitse yksityisautoilla marketteihin.”

”Ylipäänsä säilyttämällä ihmisille lähipalveluita.”

Tampereen myös toivottiin mahdollistavan ympäristöystävällinen elämä mahdollisimman hyvin. Kaupungin toivottiin tekevän ympäristöystävälliset valinnat aiempaa helpommiksi ja ensisijaisiksi valinnoiksi. Osa myös ajatteli, että ympäristöystävällisen toiminnan tulisi olla taloudellisesti kannattavaa. He eivät halua maksaa ympäristöystävällisten valintojen tekemisestä ylimääräistä.

”Tarjoamalla helposti enemmän mahdollisuuksia toimia kestävältä pohjalta”

”Ympäristöystävällisten valintojen pitää säästää minun rahojani.”

Yksityiselämään liittyvien ympäristöystävällisten valintojen mahdollistamisen lisäksi toivottiin myös vaikuttamisen mahdollistamista. Vastaajat listasivat useita oman elämänsä esimerkkejä, joihin he haluaisivat vaikuttaa, mutta eivät tienneet kuinka.

”Kuinka helpottaa parkkialueiden muuttamista lähiöissä maanalaisiksi, jotta tilaa elämiseen ja luonnolle jää enemmän?”

”Kuinka saada varmistumaan, että uusille kaavoitetuille alueille jää riittävästi viheralueita silloinkin, kun rakennuttaja yksityinen? Uusien kerrostalo alueiden pihalueet eivät ole yhteisöllisiä tai vihreitä, vaan lähinnä betonia ja pihassa tilaa vain autojen säilyttämiseen?”

Vastaajat toivoivat kaupungilta enemmän informaatiota ja ohjeistusta. He halusivat kuulla esimerkiksi oman käytöksensä positiivisista vaikutuksista ja siitä, kuinka he voisivat auttaa ympäristöä. Kaupungin toiminnasta, erityisesti ympäristöön liittyvästä, toivottiin parempaa tiedotusta. Vastaajat myös toivoivat kaupungin toteuttavan erilaisia tempauksia ja kampanjoita informaation lisäämiseksi. Tämän lisäksi eräänlaisia ”ympäristölähettiläitä” toivottiin muodostettavaksi, jotka voisivat esimerkiksi kiertää työpaikoilla ja kouluissa kertomassa ympäristöystävällisyydestä.

”Tiedottamalla enemmän mahdollisuuksista auttaa ympäristösuojelussa, tiedottamalla ympäristöystävällisistä toimintatavoista.”

”Opastamalla hyviin ympäristötekoihin. Kasvattamalla uusista sukupolvista ympäristötietoisia. (päiväkodit, koulut ja oppilaitokset).”

”Yhteisiä tempauksia, motivoida isoja joukkoja toimintaan”

”Kampanjat, nettilaskurit, ympäristölähettiläät kiertämään työpaikoille ja oppilaitoksiin, some-kilpailut, kouluille jotain ympäristötekokilpailuita.”

Kaikille ympäristöystävällinen toiminta ei ollut itsestäänselvyys. Osa toivoi, että ympäristöystävällisen toiminnan tueksi olisi saatavilla jonkinlaisia ”porkkanoita” eli houkuttumia, jotta tällainen toiminta houkuttelisi enemmän. Osa myös ajatteli, että kaikki tamperelaiset eivät muuta elintapojaan ympäristöystävällisiksi, joten he toivoivat, että ne tamperelaiset, jotka niin tekisivät, saisivat tunnustusta siitä. Myös taloudellisten houkuttimien mahdollisuutta esitettiin. Yhtenä palkitsemisen tapana nähtiin verohelpotukset, vaikkakin verotuspolitiikkaa hoitaakin valtio, eivätkä kunnat.

”Palkitseminen teoista tai osallistumisista (jo ruoka- tai herkkutarjoilu tilaisuuksissa, jossa on jotain osallistumista, olisi ok).”

”Kaupunki voisi antaa jotain etuuksia ihmisille, jotka kuluttavat vähän resursseja tai toimivat muuten ympäristöystävällisesti. Mittarit ovat tietenkin hankalat määritellä, mutta aloittakaa jostain pienestä. Periaate on tärkein.”

”Kuinka esim. taloyhtiö voisi saada taloudellista hyötyä viherkaton tai oman aurinkoenergiapaneelin perustamisesta/rakentamisesta? Miten ylipäättään mahdollistaa em. asiat?”

Osa vastaajista kyseenalaisti ympäristöystävällisyyden velvollisuutena ja pakkona. Miksei siitä voisi tehdä houkuttelevampaa? Tällöin ihmiset saattaisivat kuin huomaamattaan toimia ympäristöystävällisemmin. Tällainen toiminta kuuluu aiemmin esittelemäni tuuppauksen piiriin. Esimerkkinä tällaisesta houkuttelevuuden parantamisesta oli esimerkiksi designin ja näkyvyyden hyödyntäminen kierrätyksen lisäämisessä.

”Roskisten ja kierrätyspisteiden lisääminen ja näkyvämmäksi tekeminen (esim. Keski-Euroopassa hyviä esimerkkejä pisteiden designissa ja näkyväksi tekemisessä).”

Myös kaupunkia itseään peräänkuulutettiin toimimaan ympäristöystävällisemmin. Miksi kuntalaisten tulisi toimia ympäristöystävällisesti, jos päättäjät eivät itse tee niin? Kaupungin toimintaan haluttiin rehellisyyttä ja läpinäkyvyyttä. Kaupungin toivottiinkin näyttävän esimerkkiä omalla toiminnallaan.

”Toimimalla rehellisesti ja näyttämällä esimerkkiä (ml. päättäjien oma henkilökohtainen panostus).”

”Viestimällä enemmän erilaisista oikeasti vaikuttavista toimista ja toimimalla itse avoimen esimerkillisesti näissä asioissa.”

Erilaisten ympäristöystävällisyyttä edesauttavaa toimintaa lisäävien toimien ohella jotkut vastaajista näkivät kaupungin puuttumisen yksityishenkilöiden valintoihin negatiivisena. He kokivat, että liika ”patistaminen” aiheuttaa kielteisen vastareaktion, joka puolestaan saa kuntalaiset toimimaan päinvastoin, kuin oltiin haluttu. Osa myös koki olevansa jo tarpeeksi motivoitunut ja valitsevansa ympäristöystävällisen vaihtoehdon aina kun mahdollista. Näin ollen heidän kohdallaan kaupungin motivointia ei tarvittaisi.

”Ei mitenkään. Olen jo aivan riittävän ympäristöystävällinen. Enempi patistaminen herättää kielteisen vastareaktion.”

”Uskon olevani motivoitunut ympäristöystävällisten valintojen tekemiseen ilman kaupungin kannustustakin.”

Ympäristökyselyyn saatu vastausaineisto oli sisällöltään rikasta ja aineisto tarjoaa hyvät mahdollisuudet jatkotutkimukselle. Tästä syystä internetkysely on liitetty osaksi pro gradu -työtä. Kyselyn vastauksissa esiinnousseita teemoja hyödynnetään suunnitellessa kysymyksiä sekä aihealueita kvalitatiivisesti toteutettavaan fokusryhmähaastatteluun. Luvussa kuusi käydään läpi fokusryhmähaastattelun haastattelurunon muodostuminen, haastattelun toteutus, haastatteluun osallistuvien tamperelaisten taustatiedot sekä haastattelun tulokset.

6 FOKUSRYHMÄHAASTATTELUN TOTEUTUS JA TULOKSET

Fokusryhmähaastattelu valikoitui tutkimuksen kvalitatiivisen haastattelun muodoksi, sillä se pitää sisällään haastateltavien vahvan keskinäisen vuorovaikutuksen. Haastattelussa kuntalaiset voivat keskenään keskustella internetkyselyn avulla muodostetuista teemoista, haastattelun vetäjän toimiessa monitorina ja keskustelun eteenpäin viejänä. Fokusryhmähaastattelun tarkoituksena on syventää ja jatkojalostaa internetkyselyssä esiin nousseita kuntalaisten näkemyksiä yksilön ympäristöaiheisen päätöksenteon taustalla toimivista vaikuttimista, sekä pohtia parhaita keinoja ja työkaluja, joilla kunta voisi edesauttaa kuntalaisten ympäristömyönteisten päätösten syntymistä.

6.1 Haastattelurungon muodostuminen

Haastattelurungon muodostaminen alkoi haastattelussa hyödynnettävien teemakokonaisuuksien hahmottamisella. Teemat muodostuivat kvantitatiivisen internetkyselyn vastausten pohjalta Kestävä yhdyskunta -yksikön henkilöstön konsultoinnin avulla. Kyselyyn valikoituneet teemat koettiin relevanteiksi sekä tutkimuksen toteutuksen kannalta että kaupungin puolelta. Yhteistä valituille teemoille oli se, että jokainen teemakokonaisuus edustaa tiettyä yksilön ympäristökäyttäytymiseen liittyvää sektoria. Haastattelurunko muodostui jäsentämällä teemakokonaisuuksista konkreettisia kysymyksiä sekä puheenaiheita, jotka esiteltiin kaupungin edustajille. Tämän pohjalta he kertoivat omat kehitysehdotuksensa. Tästä syntyi lopullinen kysymysrunko. Kysymysrunгон pohjaksi muodostui erilaisten ehdotusten ja kysymysten joukko. Haastatteluun pyrittiin tietoisesti muodostamaan kysymyksiä, jotka herättäisivät varmasti keskustelua. Tästä syystä useat kysymyksistä muodostuivat jopa melko provosoiviksi. Esimerkkinä provosoivasta kysymyksestä toimii liikkumisen teema-alueen kysymys: *”Mitä mieltä olisitte, jos Tampere kieltäisi yksityisautoilun keskustan alueella kokonaan?”*.

6.2 Haastattelun toteutus ja osallistujat

Haastattelu toteutettiin 13.8.2018 klo 16.00-18.00 Tampereen Yliopistolla haastattelua varten varatussa ryhmätyötilassa. Haastattelukutsua levitettiin Tampereen kaupungin Kestävä yhdyskunta -yksikön Kestävä Tampere Facebook-sivun kautta. Haastattelukutsussa ei esitetty minkäänlaisia

kriteereitä haastatteluun saapuville, eli kaikki tamperelaiset olivat kelpollisia osallistumaan. Valintaprosessia ei tarvinnut käyttää, sillä haastatteluun ilmoittautui kuusi henkilöä, joka oli sopiva määrä.

Ryhmähaastatteluun ilmoittautuneesta kuudesta henkilöstä kaikki pääsivät osallistumaan itse haastattelutilanteeseen. Haastattelu kesti muutamaa minuuttia vaille kaksi tuntia. Keskustelua olisi voinut riittää pidemmäksi aikaa, mutta yliopiston kirjastolla oli käytössään kesäaukioloajat, jolloin kirjasto sulkeutui jo klo 18.00. Tästä syystä haastattelu oli pakko lopettaa muutamaa minuuttia ennen klo 18.00. Samasta syystä haastattelun alkamisajankohta oli pakko asettaa alkamaan jo klo 16.00. Tämä varmisti sen, että haastatteluaikaa olisi riittävästi, mutta toisaalta klo 16.00 alkava haastattelu saattoi estää joidenkin työssäkäyvien kuntalaisten osallistumisen, jos heidän työpäivänsä päättyi vasta klo 16.00.

Haastattelun alussa osallistujille jaettiin taustatietolomakke täytettäväksi. Tiedusteltavia taustatietoja olivat ikä, sukupuoli, elämäntilanne (töissä, opiskelija ym.), asuinalue ja asunnon talotyyppi. Kaikki kuusi osallistujaa olivat naisia. Kolmen ikä sijoittui välille 26-35 vuotta, yhden välille 36-45 vuotta, yhden välille 46-55 vuotta ja yhden välille 56-65 vuotta. Neljä heistä valitsi kohdan ”töissä / työtön”, yksi ”eläkkeellä” ja yksi osallistuja valitsi sekä kohdan ”opiskelemassa” että kohdan ”muu”. Kaikki osallistujat tulivat eri asuinalueilta. Edustettuina olivat Keskusta, Lapinniemi, Kaleva, Tammela, Hervanta sekä Pyynikki. Viisi osallistujista asui kerrostalossa ja yksi rivitalossa.

Osallistujien joukko oli täten moninainen. Ainoa ryhmä, joka jäi selvästi edustamatta, olivat miehet. Haastattelun kuluessa kävi ilmi, että osalla osallistujista oli lapsia (kotona asuvia ja/tai jo pois muuttaneita), joten myös lapsiperheiden näkökulma tuli edustetuksi. Myöskään koulutustaustaa ei tiedusteltu lomakkeessa, mutta kävi ilmi, että osalla osallistujista oli korkeakoulutus. Yksi vastaajista oli ollut töissä Tampereen kaupungilla. Hän oli tällä hetkellä töissä naapurikunnassa, maankäytön suunnittelussa ja kaavoitusasioita hoitamassa. Näin myös kunnan puoli voidaan katsoa olleen edustettuna.

Haastattelun alussa jokaista osallistujaa pyydettiin kertomaan lyhyesti, miksi he olivat päättäneet osallistua haastatteluun. Osallistumisen syyt olivat melko yhteneväisiä jokaisen osallistujan kohdalla. Osa haastateltavista oli töidensä puolesta tekemisissä ympäristöön liittyvien asioiden kanssa, kun taas osa osallistujista kertoi luonnon ja ympäristön olevan heille läheinen asia vapaa-ajallaan. Osallistujissa oli havaittavissa yleinen kiinnostus kestävän kehityksen sekä ympäristön aiheisiin, sekä kiinnostus siitä, kuinka nämä asiat voisi huomioida omassa elämässään. Haastateltavilla oli myös halu pyrkiä vaikuttamaan ympäristöasioihin omilla teoillaan.

Haastattelussa tarkoituksena oli tuoda esiin kuntalaisten ajatuksia ja suhtautumista ympäristöllisiin asioihin sekä valintojen tekoon Tampereen kontekstissa. Siinä pyrittiin myös selvittämään mahdollisia esimerkkejä siitä, kuinka Tampere voisi heidän kohdallaan edesauttaa ympäristömyönteistä käyttäytymistä. Tutkimuksessa painottuu haastateltujen omat kokemukset heidän omista lähtökohdistaan, eikä niitä voi suoraan yleistää. Tampereesta ei voi tehdä suoria yleistyksiä Suomen kuntakenttään tai kuntien ympäristöpolitiikkaan. Suorien yleistyksien sijaan aineiston potentiaali löytyykin kuntalaisten omien kokemusten ja valintojen taustalta löydettävistä teemoista, joiden pohdintaan keskitytään haastattelun tuloksia analysoidessa.

6.3 Haastattelun tulokset

Tässä alaluvussa esitellään haastattelun tulokset, käymällä läpi haastattelussa esiin nousseita puheenaiheita sekä haastateltavien ehdottamia konkreettisia toimenpiteitä. Haastattelun tulokset on jaettu teemoittain omien alalukujensa alle, tulosten esittelemisen sekä analysoinnin selkeyttämiseksi. Teemoittelu on suoritettu abduktiivisen päättelyn keinoin. Haastateltavien ajatuksia demonstroidaan haastattelusta esiin nostetuilla lainauksilla, joiden tarkoituksena on rikastuttaa aineiston tulosten esittelyä ja toimia tulkinnan pohjana, havainnollistamalla mihin analyysi perustuu. Tästä syystä jotkin lainaukset saattavat esiintyä kahdessa eri yhteydessä. Lainauksen tunnistaa kursivoinnista ja sisennyksestä. Lainaukset ovat esitelty anonyymisti, sillä olennaista on lainauksen sisältö, eikä se, kuka fokusryhmähaastatteluun osallistujista lainauksessa puhuu. Litterointia tehdessä olisi myös ollut käytännössä mahdotonta eritellä kuka haastateltavista puhuu minkäkin puheenvuoron, sillä keskustelu oli spontaania ja vuorovaikutteista. Tässä luvussa aloitetaan myös puheenaiheista johdettujen teemojen analyysi. Sitä jatketaan luvussa 8, jossa keskusteluun tuodaan mukaan myös aiemmin aiheesta kirjoitettu kirjallisuus. Puheenaiheiden ja ehdotusten taustalta nostetaan esiin teemoja pohdinnan ja analyysin kohteeksi, sisällönanalyysin keinoja mukaillen. Sisällönanalyysistä ja muista tutkimuksessa hyödynnetyistä metodeista kerrottiin luvussa 4.

6.3.1 Arvomaailma, normit ja mielikuvat

Ensimmäiseksi alaluvuksi valikoitui arvomaailmasta, normeista ja mielikuvista kertova luku, sillä nämä kolme asiaa nousivat haastateltavien keskustelussa keskustelun teemaksi yhä uudelleen. Aineiston perusteella nämä kolme asiaa vaikuttavat yksilöiden päätöksenteon taustalla useimmiten. Haastateltavien keskustellessa esimerkiksi sukupolvien välillä löydettävistä eroista asenteissa ja

ajattelussa, toivat haastateltavat esille eroja nuorten ja vanhempien sukupolvien arvomaailmassa, normeissa ja mielikuvissa.

”Nuoret käyttää paljon pyörää. Huomaan, minusta ja minun miehestä, että kun me ollaan oltu (nuoria), niin ensimmäiseksi hankittiin halpa auto. Mutta nuorilla (nykyään) on pyörä ja ne liikkuvat itse sillä. Ne käyttävät sen ajan siihen itsensä hyvinvointiin, että ne liikkuvat sitten pienetkin matkat (pyörällä). Et huomaan jo yhdessä sukupolvessa sen, että [...] se asenne on muuttunut.”

Nuoret valitsevat usein automaattisesti kestävämmän vaihtoehdon, kun taas vanhempi sukupolvi on kasvanut erilaisten arvojen keskellä, jolloin kestävämpiä vaihtoehtoja valitaan yleensä tietoisien pohdinnan tuloksena. Konkreettisten olosuhteiden ohella arvomaailma onkin tärkeä tekijä, joka vaikuttaa esimerkiksi liikkumismuodon valinnassa, kuten eräs haastateltavista toi esille. Pohja arvomaailmalle muodostetaan jo nuorella iällä ja muutosta on jo havaittavissa, kuten edellinen lainaus osoittaa. Tämän suuntaiset löydökset antavat tukensa erilaisille koulutus ja informaatiokampanjoille, joita tarjottiin yhdeksi hyväksi keinoksi vaikuttaa yksilöiden ympäristömyönteiseen käyttäytymiseen esimerkiksi ”Kuntien ilmastotavoitteet ja -toimenpiteet” -selvityksen (2018) toimesta.

Keskusteltaessa liikkumismuodoista, on yleistä, että kuntalaisia jaetaan lokeroihin liikkumismuotojen suhteen. Tällöin jako tehdään kuntalaisten arvomaailman pohjalta, heidän suosimansa liikkumismuodon perusteella. Ne, jotka identifioituvat autoilijoiksi tai pyöräilijöiksi, ovat usein niitä, jotka pitävät kovinta ääntä omista mielipiteistään. Autoilu ja pyöräily saivatkin aikaan eniten keskustelua liikkumismuodoista, myös tässä fokusryhmähaastattelussa. Haastateltavat nostavat keskusteluun kuitenkin myös kävelyn kestävästä liikkumisesta muotona. Haastateltavat painottavat, että myös kävelyolosuhteet on turvattava ja tuovat esiin, että kävelyolosuhteet ja niistä syntyvät mielikuvat, ovat tärkeitä Tampereelle, esimerkiksi turismin kannalta.

”Olen kanssa miettinyt kävelyä, kun sitä tulee itse ehkä eniten tehtyä. Kyllähän se semmoinen lämmitetty tasainen katu on sitä kävely luksusta. Ja kyllähän sen (lämmitetyn kadun) pitäisi lähteä suoraan rautatieasemalta, kun se ensimmäinen turisti sen matkalaukun kanssa tulee.”

Haastateltavat toteavat, että turistit liikkuvat usein kävellen ja olisi Tampereen imagolle haitallista, jos ensivaikutelma Tampereesta on negatiivinen, esimerkiksi huonojen kävelyväylien vuoksi. Tämä on hyvä pointti, jota ei välttämättä tule edes ajatelleeksi. Kävely on kuitenkin keskustassa liikkumisen yleisin muoto, joten pitäisikö jalankulkijoiden olla ensimmäisenä mielessä mietittäessä keskustan

alueen liikkumisen muotoja? Jalankulku on liikkumismuodoista se joustavin, joten ehkä tästä syystä jalankulkijat eivät pidä niin paljoa ääntä, sillä jotta jalankulku todella vaikeutuisi, olisi kulkuväylien oltava todella huonossa kunnossa tai puuttua kokonaan.

Toisaalta jos kävelyn olosuhteet ovat heikot, se varmasti kannustaa ihmisiä valitsemaan yksityisauton, varsinkin vaikeissa sääolosuhteissa, sillä autolla voi usein ajaa suoraan ”ovelta ovelle”. Joten vaikka kävelijät eivät välttämättä pitäisi niin kovaa ääntä omista oikeuksistaan, voi jalankulun olosuhteiden laiminlyönti kannustaa ihmistä valitsemaan vähemmän kestävästä liikkumismuodosta, sillä mielikuva esimerkiksi jalankulun ja yksityisautoilun eroista, vaikuttaa liikkumismuodon valintaan erittäin paljon.

”Siinä on hirveen kapea normaalistikin se suojatie siitä yli. Hurja katsoa, että millainen määrä siitä yrittää puskee (yli) perjantai iltapäivisin. Helsingissähan tulee 10 kertaa enemmän ihmisiä ja ne vaan menevät.”

Haastateltavat myös vertaavat Tampereen kävelyväyliä Helsingin kävelyväyliin. Tällaisen vertauksen saattavat tehdä myös tänne saapuvat turistit. Se mielikuva, joka heille syntyy heidän astuessaan rautatieasemalta ulos, voi vaikuttaa negatiivisesti koko Tampereella syntyvään kokemukseen. Varsinkin raitiovainuinfrastruktuurin rakentamisesta johtuvan työmaan aikana, kävelyväylät ovat melko ahtaat ja vaikeakulkuiset ydinkeskustassa Hämeenkadun lähetyillä. Toisaalta työmaa on vain väliaikainen ja se antaa hyvän mahdollisuuden uudistaa myös raitiovaunukiskoja viertä kulkevat kävely- ja pyöräilyväylät. Haastateltavat vetävät liikkumisväyliin liittyvää keskustelua yhteen puhumalla lopuksi teiden puhtaudesta ja kunnossapidosta.

”Kyllä ylipäättään toi katujen kunnossapito olisi asia mitä Tampere voisi tehdä sen kestävästä liikkumisesta puolesta. Koska viime talvi oli aivan järkyttävä pyöräilyn kannalta. Et välillä joutui työntää sitä pyörää ja kärryä puolimetrisessä hangessa. Tietysti nyt oli ehkä vähän poikkeuksellisempi talvi. Ja samoten se hiekkojen puhdistus, kun osalla kaduilla meni se kesäkuulle asti.”

Kunnossapito ja puhtaus linkittävät keskustelua mielikuvista käytännön tason kokemuksiin liikkumisen osalta. Katujen tila vaikuttaa liikkumismuodosta syntyvään kokemukseen ja mielikuvaan siitä, onko kyseisen liikkumismuodon käyttö esimerkiksi helppoa, sujuvaa ja luotettavaa.

Liikkumisen ohella yksi keskeisimmistä yksilön elämään liittyvistä ympäristöteemoista, on ruoka. Haastateltavien kertoessa omakohtaisia kokemuksia siitä, mitä kaupunki voisi tehdä, jotta he, heidän

lähipiiri tai ihmiset yleensäkin, muuttaisivat ruokatottumuksiaan kestävämpään suuntaan, meni keskustelu kaupunkien erilaisissa laitoksissa tarjoamaan ruokaan.

”Mulla ainakin heti tulee yksi, mikä on minua tässä päivät mietityttänyt. Tällaiset kaikkennäköiset ruokalot, mitä esim. täälläkin on (yliopistolla), niin niissä pitäisi olla aika laadukasta kasvisruokaa tarjolla. Tai sitä pitäisi ehkä pikkusen panostaa siihen, että se olisi ravitsemukseltaan täysipainoista. Että olisi tätä proteiinipitoisuutta ja makua ja tällaista. Et se ihan oikeasti houkuttelisi se kasvisruoka. Nyt se on aika monesti mössöä.”

Julkisen sektorin ruokaloitten ruokatarjonta, esimerkiksi peruskouluissa, luo pohjaa yksilöiden ruokailuun liittyvien arvojen, normien ja mielikuvien muodostumiseen. Kaupunki tarjoilee monille ruokaa päivittäin erilaisissa laitoksissa. Voisiko näissä laitoksissa aloittaa tarjoilemaan enemmän kasvisruokia tai voisiko tarjottu kasvisruoka olla laadukkaampaa, kuten haastateltavat nostavat esiin. Ihmiset tekevät yleensä sitä mihin ovat totuneet. Yksinkertaistettuna, jos pienestä asti kouluissa on syötetty liharuokaa, tulee siitä helposti normi, joita seurataan kotonakin.

”Ja koulut. Kun ajattelee, että meidänkin lapset ottivat molemmat yläasteella (kotitalouden). Ne pettyivät tosi pahasti Tammerkossessa, että ei ole rahaa. Vaan sekaviahannespusseja. Kotitalousopettaja oli vaan et näistä nyt tehdään. Tee siitä sitten ruokaa, sanoi minun poika. Toi just, että mistä se voisi lähteä se juttu. Lähtisi jo koulusta, että lapset pääsisivät tekemään lähiruokaa tuottajilta. Niin ei sen nyt luulisi olevan niin kauhean vaikeata, tai kalliskaan. Että siellä annettaisiin jo, et lapset pääsisivät oikeista raaka-aineista tekemään. Ja vaikka, että niitä tunteja olisi sitten vähemmän, niin olisi sitten laadukasta se, mistä ne saa tehdä. Kun siinä vaiheessa, kun on yläasteikäinen ja jos sitä kiinnostaa se (ruoanlaitto) niin se ottaa sen kurssin. Just tuo, että saa itse tehdä, niin se vahvistaisi niiden itsetuntoa ja sitten ne saisivat kotonakin tehdä. Se olisi tosi hyvä juttu.”

Haastateltavat myös pohtivat millaista esimerkkiä kaupunki näyttää, jos esimerkiksi nuorten kotitaloustunnilla käytetyt raaka-aineet ovat halvinta laatua? Voisiko kotitaloustunnilla opettaa ja ohjata nuoria käyttämään laadukkaita, ekologisista ja lähellä tuotettuja raaka-aineita? Tällöin niiden käyttämisestä myös vapaa-ajalla voisi muodostua normi. Tai ainakin niiden hyödyntäminen kotona ei olisi niin vierasta. Haastateltavat siis kokevat, että normien luonti, arvomaailmaan vaikuttaminen ja positiivisten mielikuvien luonti olisi keskeinen tapa vaikuttaa ihmisten ruokailutottumuksiin.

Toisaalta kuka päättää, millaiset normit ovat hyvästä? Kysymystä pohdittiin haastateltavien toimesta esimerkiksi seuraavasti:

”Tuosta päiväkotiruuasta vielä. En tiedä miten se koulussa menee, mutta just se maidon pakottaminen on ehkä yksi semmoinen juttu, mistä voitaisiin luopua. Se on minusta vähän vanhakantaista, että katsotaan, et vähintään yksi lasi maitoa pakko juoda, jos et satu olemaan allerginen.”

”Joo, ja jos silleen pikkuhiljaa siirtymää pois näistä liha- ja maitotaloustuotteista, niin se olisi kyllä siinä mielessä kanssa ihan perusteltua. Kyllähän maitotuotteet ihan yhtä lailla kuormittavat, kuin lihatuotteetkin.”

Normien luonnissa ja arvomaailmaan vaikuttamisessa on täten omat ongelmansa. Ohjaamista on harrastettu jo pitkät ajat julkisen hallinnon suunnalta. Jotkut voivat nähdä, että osa nykyisistä ohjeista perustuu vanhoihin arvioihin, esimerkiksi liha- ja maitotuotteiden osalta. Ruokasuositukset pohjautuvat aina sekä sen hetken uskomuksiin eri ruokien ravintoarvoista että siihen, mikä ruoka on terveellistä ja mitä raaka-aineita ihmisille tulee päivittäin tarjota, jotta ravintoarvot täyttyvät. Mutta entä jos mukaan haluaa ideologisenkin näkökulman? Kuka päättää, onko kasvisruoka hyvä vaihtoehto ruokasuosituksiin, vai tarvitaanko ruokavalioon mukaan liha- ja maitotuotteita? Suomessa esimerkiksi on perusteltua kysyä, kuinka voimakkaasti suositukseen on vaikuttanut suomalaisen maatalouden rakenne. Maito- ja lihatuotanto on ollut Suomessa maatalouden kantavia voimia, joten kuinka paljon ravintosuosituksiin ovat vaikuttaneet myös poliittiset kannustimet? Voitaisiinko tällaisista kannustimista siirtyä kohti kestäviä kannustimia? Ehkä tämä kannustaisi myös maataloutta muuttamaan painopistettä pois maidon- ja lihantuotannosta kohti kasviperäisiä tuotteita. Kasvisruokavalion tueksi on tullut myös paljon tutkimuksia, jotka peräänkuuluttavat kasvisruokavalion terveellisyyttä ja ympäristöystävällisyyttä, suhteessa sekaruokavalioon.

”En tiedä miten se nykyään peruskouluissa on, mutta jossain vaiheessa ehdotettiin sitä, et olisi vaikka kerran viikossa kasvisruokapäivä. Ja sitten sen puolesta oli puolestapuhujia ja vastaanpuhujia. Mutta minä olen aina miettinyt, että miksi edes pitää puhua kasvisruoasta? Että eikö se voi olla vain ruokaa?”

”Siis niin, nimenomaan. Kyllä minäkin muistan ala-asteelta semmoisia ruokia, mitkä olivat vaikka monien lempiruokaa. Vaikka joku ohrapuuro ja tämmöiset, niin sehän on nimenomaan kasvisruokaa. Mutta kun siitä ei puhuttu kasvisruokana, niin se oli vaan normaalia ruokaa.”

Haastateltavien keskustelu pureutui yhä syvemmälle normien luomiseen. Siihen, että ihmisille ei luotaisi mielikuvaa siitä, että kasvisruoka olisi erikoisuus. Tämä on todella hyvää analyysiä siitä, että kun puhutaan kasvisruuasta ja nostetaan se jalustalle, ihmisille syntyy erilaisia mielikuvia siitä. Tämä taas saattaa johtaa joillakin ihmisillä alitajuisiin reaktioihin, jotka voivat synnyttää kasvisruuan vastustamista. Mutta entä jos kasvisruuasta ei puhuttaisi kasvisruokana, vaan se tarjoiltaisiin esimerkiksi peruskoulussa ruokana muiden ruokien joukossa. Tällöin kaikki eivät välttämättä edes tajuaisi ajatella, että kyseessä olisi kasvisruoka. Tällainen toiminta normalisoisi kasvisruokaa ja sen syömistä. Hyvänä esimerkkinä voidaan esittää vaikkapa pinaattilettuja ja erilaisia puuroja. Nämä ruoat ovat kuuluneet suomalaiseen ruokavalioon jo niin pitkään, että tuskin useimmat ihmiset edes mieltävät niitä kasvisruuiksi. Ne ovat vain ruokaa.

Julkinen sektori muodostaa kouluruoalla täten myös normia siitä, millaista ruoka ylipäätään on. Jos ruoka on kouluruokaloissa aina halvimista raaka-aineista tehtyä ”mössöä”, joka on hankittu mahdollisimman halvalla ilman eettisyyden ja ympäristöystävällisyyden kriteereitä, kuinka tällaisista koululaisista voisi kasvaa vastuullisia kuluttajia, jotka haluavat syödä lähellä tuotetuista laadukkaista raaka-aineista valmistettua ruokaa? Sama pätee kotitalouden tunnilla valmistettuihin ruokiin. Toki kouluruoka on maailmanlaajuisesti ajateltuna todella tasa-arvoistava järjestelmä. Sen tarkoituksena on myös pyrkiä varmistamaan se, että koululaiset syövät koulun aikana lämpimän aterian, eivätkä esimerkiksi vain napostelee herkuja tai eineksiä. Tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, etteikö kouluruokaa voisi kehittää edelleen. Sama pätee muihinkin julkisen sektorin ylläpitämiin ruokaloihin.

Mielikuvien luominen ja esimerkin näyttäminen nousivat esiin myös kaupungin hankintojen ja linjausten kohdalla. Kaupungin toivottiin ottavan huomioon omissa linjauksissa, esimerkiksi hankintojen osalta, ympäristöystävälliset ja kestävät teemat. Näitä linjauksia olisi hyvä tuoda esille, kuten Reilun kaupan kaupungin osalta ja näin näyttää esimerkkiä kuntalaisille.

”Eikös Tampere ole ainakin Reilun kaupan kaupunki? Nuo tuommoiset linjaukset ovat varmaan myös tärkeitä. Että mietitään niitä, et mitä valikoidaan. Ja et mihin kaupunki omat rahansa sijoittaa. Kahvit ja mitä ostetaan, mitä kuitenkin joudutaan tarjoamaan vieraille ja muille joka tapauksessa.”

Ruoan lisäksi arvomaailma ja normit nousivat keskustelun teemaksi myös puhuttaessa palkitsemisesta, talkoista ja siivoustempauksista. Kvantitatiivisessa internetkyselyssä nousi esille ajatus siitä, että voitaisiinko ihmisiä kannustaa esimerkiksi talkoisiin ja siivoustempauksiin palkitsemisen kautta. Tämän vuoksi tiedustelin haastateltavien ajatuksia liittyen palkitsemiseen.

”Kyllä minä luulen, et palkinto olisi se, mikä saisi ihmisen, joka ei lähtökohtaisesti ole kiinnostunut ympäristöasioista (kiinnostumaan niistä). Ehkä siinä joku pikku porkkana pitäisi olla.”

”Ne siivoustempaukset ovat olleet ihan hyviä. Minä osallistun aina semmoiseen yksityiseen siivoustempaukseen tuossa Tammelan koulun vieressä. [...] Minun mielestä tuossa olisi kaupungilla enemmänkin, et noita talkoita (järjestäisi). Et voisi olla jotain muutakin. Et siihen liittäisi jotain muuta.”

Erilaiset talkoot ja siivoustempaukset saivat haastateltavilta varovaista kannatusta. Haastateltavat kuitenkin ajautuvat melko nopeasti puhumaan yhteishengestä, esimerkin näyttämisestä sekä ympäristöarvoihin kasvattamisesta, enemmän, kuin palkitsemisesta. Varsinkin oman kaupunginosan kesken toivottaisiin luotavan enemmän yhteisöllisyyttä ja tätä yhteisöllisyyttä voitaisiin hyödyntää ympäristöarvoihin kasvattamisessa. Myös Tampereen kaupungin organisaatioihin toivottiin lisättävän samansuuntaista toimintaa. Tällainen toiminta voisi olla omiaan näyttämään esimerkkiä muullekin kaupungille ja toisaalta auttaa kaupunkia organisoimaan samantyylistä toimintaa myös esimerkiksi kaupunginosien tasolla.

”Musta talkoot vois olla hyviä kaupunginosan hengen nostattamisessa. Samasta paikasta (tulevat) ihmiset olisivat yhdessä. Roskankeräys toimis hyvin esimerkiksi lapsiperheille. Et se toisi ympäristökasvatusta jo pienestä pitäen niille lapsille.”

”Ja voisiko niitä kaupungin omia toimistoja ja työpaikkoja jotenkin innostaa, niiden väkeä mukaan. En ainakaan itse Tampereella huomannut tällaista, kun olin aikanaan töissä (kaupungilla). Vois vaikka joidenkin työhyvinvointipäivien yhteydessä kokeilla sellaista vastuunottamista niistä yhteisistä tiloista, ja siitä rakennusten ympäristöstä.”

Vaikuttaisi siltä, että haastateltavat uskovat enemmän siihen, että ihmisten tulisi oppia toimimaan ympäristöystävällisesti omasta tahdostaan, omien arvojensa perusteella, eikä niinkään tietoisien palkkion toivossa. Tämä olisi varmasti toivottavaa pidemmällä tähtäimellä. Palkitseminen voisikin toimia ympäristöarvoihin kasvattamisen täydentävänä tekijänä. Sillä voisi koittaa ohjata ihmisiä oikeaan suuntaan. Palkitseminen voisi kohdistua varsinkin vanhemman sukupolven ihmisiin, jotka ovat oppineet toimimaan jo tietynlaisten normien mukaan ja jotka eivät välttämättä enää sisäistä ympäristöarvoja oman toimintansa ytimeksi.

Arvomaailma, normit ja mielikuvat nousivat esille myös keskusteltaessa negatiivisesti ympäristöarvoihin suhtautuvista ihmisistä. Kvantitatiiviseen internetkyselyyn, joka toimi tämän

fokusryhmähaastattelun pohjana, tuli joiltakin kuntalaisilta myös negatiivissävyytteisiä vastauksia. Osa ihmisistä koki, että ympäristöystävällisyydestä informoiminen on mennyt jo liian pitkälle. Heidän mielestään kaupungin pyrkimykset edesauttaa ihmisten ympäristöystävällistä elämistä, ovat jollain tavalla huono asia. Tästä syystä ympäristöystävällisyyteen kannustava tai painostava toiminta aiheuttaakin heille negatiivisen vastareaktion. Kysyinkin haastateltavilta, jotka olivat vapaaehtoisesti tulleet keskustelemaan kaupungin ympäristöystävällisyyteen tähtäävästä toiminnasta, heidän ajatuksiaan liittyen tällaisiin ihmisiin. Onko esimerkiksi heidän lähipiirissään tai tuttavapiirissään tällaisia ihmisiä ja kuinka kaupunki voisi vaikuttaa heihin.

”Ehkä tommoisissa tiedotuskampanjoissa voisi välttää sitä ihmisten lokerointia. Et hirveen helposti tulee sitä ihmisten vastakkainasettelua. Autoilijat vastaan pyöräilijät. Et aika monet meistä käyttää kaikkia kulkuneuvoja.”

”Ehkä se pitäisi just aina konkretisoida, että on selkeitä esimerkkejä siitä, et jos nyt vaihdat käyttämäsi lihat niihin Itämeren kaloihin, niin miten se vaikuttaa Itämereen. Puolitat Itämeri jalanjälkesi vai miten se tarkalleen meni. Mutta samaa voitais esim. Tampereen tasolla pohtia. Et montako tumppia heitetään Tammerkoskeen ja mikä vaikutus sillä on.

Haastateltavien mielestä kaupunki voisi vaikuttaa sellaisiin ihmisiin, jotka lähtökohtaisesti eivät ole kiinnostuneita ympäristöasioista ja joissa suora vaikuttaminen aiheuttaa negatiivisen vastareaktion, esimerkiksi sellaisella tiedotuskampanjalla, jossa kerrottaisiin asioista Tampereen tasolla. Haastateltavat toivoivat asioiden konkretisointia sekä skaalaamista pienempään mittakaavaan, jotta tiedottaminen voisi kohdistua paremmin ihmisten arvomaailmaan. Usein tiedotuskampanjoista puhutaan asioista koko maapallon tasolla ja valitettavasti tällainen tiedottaminen voi olla omiaan luomaan ihmisille mielikuvan, jossa heidän omilla teoillaan ei ole merkitystä globaalissa mittakaavassa. Mutta jos järjestettäisiinkin tiedotusta, jossa yksilölle saataisiin luotua mielikuva siitä, että hänen toimintansa onkin merkityksellistä, voisi se vaikuttaa yksilön käyttäytymiseen.

Ihmisten arvomaailmaan vaikuttaminen merkityksellisyyttä korostamalla vaikuttavat täten olevan hyvä keino tavoittaa sellaisia ihmisiä, jotka eivät välttämättä ensimmäisenä tahdo muuttaa käytöstään ympäristöystävälliseen suuntaan vain koska ”kaupunki käski”. Olisi hyvä saada tällaiset ihmiset välittämään tilanteesta, sekä uskomaan siihen, että heidän omillakin valinnoilla on merkitystä. Myös asioiden ja ongelmien skaalaaminen helpommin ymmärrettävään kokoon voisi auttaa. Esimerkiksi globaalilla tasolla puhuminen voi vieraannuttaa osan ihmisistä. Ilmastomuutos ei näy ensimmäisenä

Suomessa, joten joidenkin ihmisten voi olla haastavaa hahmottaa koko asiaa tai ainakaan välittää siitä niin paljoa, että he olisivat valmiit muuttamaan omia elintottumuksiaan.

Myös konkretisointi voisi olla toimiva keino. Haastateltavat toivoivat tiedotusta, jossa yksilön kulutuskäyttäytymiseen liittyviä valintojen merkitys tuotaisiin esille. Yksilöä tulisi puhutella yksilönä eikä osana massaa. Tiedotuksen tulisi sisältää konkreettisia esimerkkejä ja olla sidottuna asioihin, joihin ihmisillä on henkilökohtaisen tunneside. Esimerkiksi Tampereeseen, Näsi- ja Pyhäjärveen tai Itämereen. Myös ihmisten lokeroointia tulisi välttää. Lokerointi voi synnyttää tai vahvistaa erilaisten ryhmien vastakkainasettelua, esimerkiksi autoilijat vastaan pyöräilijät. Tällöin asian sitominen ihmisen arvomaailmaan, voi luoda toivotun reaktion sijaan negatiivisen reaktion.

Haastattelun loppuun haastateltavilta kysyttiin, tulisiko heillä mieleen joitain aiheita, joista he eivät ehtineet keskustella. Eli kuinka kaupunki voisi motivoida tai saada heidät tekemään ympäristöystävällisemmän valinnan. Yksi haastateltava ehdotti kaupungin järjestämää mainoskampanjaa tai -kampanjoita, joilla tamperelaisia voisi innostaa ”matkailemaan” omassa kaupungissaan ja lähiympäristössään. Muut haastateltavat yhtyivät hänen mielipiteeseensä ja heittivät ilmoille omaan mieleensä tulevia konkreettisia ”lomakohteita” Tampereen seudulla, kuten ”uusi mahtava maauimala” ja ”ihanat luontokohteet”.

”No Tampere vois järjestää jotain mainoskampanjaa, joissa olisi paikallisia matkailupalveluita. Et jotenkin kaupunkilaisille ja kuntalaisille mainostettaisiin sitä, mitä saisit sen sijaan, että lähdet tuonne viikon ulkomaanmatkalle. Et jotenkin olisi semmoisia oikeita rinnastuksia.”

”Joo, jotenkin se, että pääsisi siihen lomafilikseen. Kun sitähan ihmiset hakevat, et pääsee irti siitä normaalista arjesta. Niin mitä ne ovat ne keinot? Mitkä ne ovat ne parhaat paikat täällä? Mitä oikeasti pitäisi tehdä?”

Idea edustaa hyvin laatikon ulkopuolista ajattelua. Matkustaessaan ihmiset haluavat irtaantua arjesta. He haluavat nähdä ja kokea uusia kokemuksia ja rentoutua. Miksei tällaista voisi harrastaa myös Tampereella, siinä missä ulkomaillakin? Tässä voisi olla myös yksi tapa parantaa kuntalaisten hyvinvointia ja arkista jaksamista, sekä lisätä Tampereen seudun nähtävyyksien ja lomakohteiden kannattavuutta ja käyttöastetta. Samalla matkailu omassa kaupungissa toimisi ympäristöystävällisenä vaihtoehtona matkailulle, joka kohdistuu muualle, usein toisiin maihin asti. Lentoliikenteen helpottuessa vuosi vuodelta yhä useampi tamperelainenkin suuntaa ulkomaille. Mutta voisiko Tampereen matkailumarkkinointia kohdentaa jollain tapaa muualta tulevien ohella myös

tamperealaisille? Voisiko Tampere tarjota mahdollisuuksia irtaantua arjesta lähtemättä Tampereelta? Kyse on ihmisille syntyneistä mielikuvista, arvomaailmasta sekä normeista.

6.3.2 Varmuus, luotettavuus ja jatkuvuus

Ryhmähaastattelun toiseksi teemaksi muodostui varmuus, luotettavuus ja jatkuvuus, jotka nousivat keskustelun keskiöön lähes heti haastattelun alettua ja joita sivuttiin myös haastateltavien keskustellessa muista teemoista. Varmuus, luotettavuus ja jatkuvuus liittyivät esimerkiksi haastateltavien keskusteluun kestävästä liikenteestä, tarkemmin sanottuna pyöräilystä.

”Toivoisin, että kiinnitettäisiin pyöräväylien sujuvuuteen ja niiden todelliseen käytettävyyteen huomiota. Eli niiden pitäisi olla sellaisia, että niillä pystyy kuormapyörällä ajamaan. Parannusta on tullut siitä lähtien, kun minä olen tänne muuttanut. Mutta aika paljon on vielä sitä tapaa, että kun tulee joku rakennustyömaa, niin pistetään tähän pyörätielle tämä työmaa, eikä suunnitella sitä et pääseekö siitä ihan oikeasti ohi. Et mitä, jos on vaikka kaks lasta kuormapyörässä ja vaikka kauppaostokset. ”

Haastateltavat esittivät muun muassa toiveita, että kaupunki kiinnittäisi enemmän huomiota pyöräväylien sujuvuuteen ja niiden todelliseen käytettävyyteen. He myös toivat esiin ajatuksen siitä, että pyöriäkin on monenlaisia, niin sanottujen normaalien pyörien lisäksi on muun muassa kuormapyöriä, joita käytetään tavaroiden kuljettamiseen. Myös tällaisilla pyörillä tulisi kyetä polkemaan kaupungin suunnittelemaa pyöräilyverkkoa pitkin. Haastateltavat myös mainitsivat, että liian usein törmää siihen, että kun kaupunkia uudistetaan ja saneerataan, levittäytyvät rakennustyömaat pyöräteille, eikä vaihtoehtoista reittiä ole mietitty. Rakennustyömaista ja katkaistuista pyöräteistä olisi hyvä ilmoittaa hyvissä ajoin, jotta pyöräilijät voisivat kiertää tällaiset kohdat mahdollisuuksien mukaan. Parhaiten pyöräilyolosuhteet tiivistyivät seuraavassa lainauksessa:

”Siis minun mielestä siihen pitäisi pystyä luottamaan, että jos sinulla on liikenneväline, että pääset sillä liikennevälineellä joka päivä paikasta A paikkaan B. Eikä et se on aina semmoista, et mietit et joudunko tänään kantaan sen pyörän tästä vai kiertämään monta korttelia.”

Puhuessaan pyöräilyn olosuhteista, puhuivat haastateltavat varmuudesta, luotettavuudesta ja jatkuvuudesta. He toivovat, että olisi mahdollista luottaa, että omalla kulkuvälineellä voisi kulkea

saman matkan viikon jokaisena päivänä. Teeman voi nähdä koskettavan kaikkia liikkumismuotoja. Kuka haluaisi hypätä bussin kyytiin, jos ei tietäisi pääseekö sillä perille asti ja missä ajassa. Jos bussi joutuisi säännöllisesti kiertämään erilaisia yllättäviä esteitä, ei bussin aikatauluun voisi luottaa. Tämä varmasti vaikuttaisi joukkoliikenteen suosioon negatiivisesti. Jos siis kestäviä liikkumismuotoja halutaan edistää, olisi tärkeää huolehtia näiden liikkumismuotojen varmuudesta, luotettavuudesta ja jatkuvuudesta.

6.3.3 Helppous ja sujuvuus

Varmuus, luotettavuus ja jatkuvuus saivat keskustelussa rinnalleen myös helppouden ja sujuvuuden teeman. Teemasta puhuttiin esimerkiksi pyöräilyn ja pyörien säilyttämisen osalta. Esimerkiksi pyörän säilytyksen vaikeus ajaa helposti valitsemaan toisen liikkumismuodon.

”Itsekin asun ihan tuossa ydinkeskustassa ja vanhoissa taloissa ei oikein ole niitä pyöräpaikkoja. On sinne muutamia tehty, mutta ne ei ole kauhean turvallisia, niihin ei välttämättä uskalla jättää pyörää kun, no, niitä vaan varastetaan hirveästi nykyisin. Ja sitten ne turvalliset paikat (pyörän säilytykselle) ovat yks kerros maan alla kierreportaita ympäri. Niin se ei kauheasti helpota sitä pyörän esiin kaivamista. Itsekin menee enemmän jalan, kun se pyörän käyttö on aivan liian vaikeaa omassa kotitalossa. Kävely on paljon parempi vaihtoehto.”

Asioiden helppous ja sujuvuus vaikuttavat myös paljon siihen, millaisen päätöksen yksilö tekee. Jos pyörän turvallinen säilyttäminen on liian haastavaa, voi olla helpompi ja sujuvampi valita liikkumismuodoksi kävely. Säilytyksen jälkeen keskustelu pysyy edelleen pyöräilyn sujuvuudessa, haastateltavien puhuessa pyöräilyväylistä. Nykyinen infrastruktuurimme perustuu ensi sijassa autoilijoille rakennettuihin teihin, jonka jälkeen tulevat jalankulkijat ja pyöräilijät. Autot ovat siis infrastruktuurin suunnittelussa etusijalla.

”Ihan noissa pysyvissäkin pyöräteissä on monissa kohtaan tosi teräviä reunoja. Ja ei ole sitä sujuvuutta mietitty. Olen aikaisemmin asunut Jyväskylässä ja siellä tuli aika paljon ajettua just siinä autokaistalla. Ja siellähän on sellaisia hienoja pyörätaskujakin tehty kaduille, että sinne voi pyöräilijät ryhmittäytyä ajokaistoille. Et sehän on todella paljon sileämpi (ajoväylä). Et jos mietitään autoliikennettä, niin eihän siinä ole mitään sellaisia teräviä (reunoja). Siinä on kiva ajaa pyörälläkin, jos pääset menemään

sujuvasti. Mutta sitten pyöräteillä on näitä (teräviä reunoja), niin että on renkaat soikeina (kun niillä ajaa).”

Keskustelun teema sivuaa varmuutta ja jatkuvuutta pysyen kuitenkin sujuvuudessa. Pyöräteillä ajaminen voi olla huomattavasti haastavampaa kuin autoteillä ajaminen, esimerkiksi katukiveyksistä johtuen. Historian saatossa kevyenliikenteen väyliä suunniteltaessa, katukiveyksiä ei välttämättä ole osattu tehdä tarpeeksi loiviksi pyöräilijöille. Pyöräilijät ovat tietyllä tapaa edelleen ”ylimääräinen” osa liikenteen infrastruktuuria, sillä pyöräilijöiden tulee suurimmaksi osaksi kulkea joko autoille tai jalankulkijoille rakennetuilla väylillä. Tämä ei varmasti myöskään ole omiaan parantamaan pyöräilijöiden itseisarvoa, jos heidät nähdään lisänä jalankulkuun tai autoiluun, eikä omana toimijanaan, jolla olisi oikeus omiin väyliin, siinä missä autoilijoilla ja jalankulkijoilla. Muutosta on toki havaittavissa kaupunkien panostaessa yhä enemmän suoraan pyöräilijöille rakennettuihin väyliin. Verrattaessa pyöräilyä esimerkiksi yksityisautoiluun, haastateltavat näkivät, että yksityisautoilun yhdeksi valtioksi koettiin nopea ja esteetön liikkuminen paikasta toiseen. Kun nämä asiat poistaisi, haastateltavat uskoivat, että yhä useampi pitäisi kestäviä liikkumisen muotoja käytännöllisempänä tapana liikkua keskustan alueella. Teemana toimi täten taas liikkumismuotojen helppous sekä epäsuhta liikkumismuotojen välisessä helppoudessa. Yksityisautoilu on liian helppoa. Muut kulkumuodot vaativat ”uhrauksia” suhteessa yksityisautoon. Tätä aihetta käsitellään lisää myöhemmin.

Kysyttäessä haastateltavien mielipiteitä yhteiskäyttöpyöristä, oli reaktio yllättävänkin positiivinen. Useat haastateltavista olisivat valmiita käyttämään yhteiskäyttöpyöriä varsinkin keskustan alueella liikkuessaan. He pohtivat, että lähiöissä monella olisi kuitenkin edelleen oma pyörä käytössään. Yksi haastateltavista myös kertoi, että hänen siskonsa asuu Helsingissä, jossa yhteiskäyttöpyörä järjestelmä on paljon edistyneempi ja laajempi kuin Tampereella. Keskustelun keskiöön asettui helppouden ja sujuvuuden teema. Toisaalta myös turvallisuus puhututti.

”Varsinkin keskustassa (yhteiskäyttöpyörät voisivat toimia). Koska luulen, et lähiöissä monella on se oma pyörä.

”Mulla Hesassa asuu sisko, joka pyöräilee käytännössä aina. Niin se sanoo, et se käyttää sitä kaupunkipyörää, koska se on niin helppoa. Ja kukaan ei varasta hänen pyöräänsä. Kun jos lähtee vaikka illalla jonnekin viihteelle, niin voi käyttää sitä kaupunkipyörää.”

”Ja voit käyttää, vaikka sitä pyörää (mennessä) ja tulla taksilla kotiin sitten, jos sataa. Et ei tarvitse murehtia sitten, et se oma pyörä on siellä 15km päässä”

Pyöriä varastetaan paljon ja se vaikuttaa pyöräilyn houkuttelevuuteen. Jos omalla pyörällä lähtee liikenteeseen, on koko matka kuljettava pyörällä edestakaisin. Yhteiskäyttöpyörällä voisi kulkea matkan vain toiseen suuntaan tai osan matkasta. Sen voisi ottaa alleen myös hetken mielihoiteesta, toisin kuin oman pyörän, joka on oltava käytössä koko päivän, jos sellaisen kotoa lähtiessä ottaa mukaan. Yhteiskäyttöpyörästä keskustelu jatkui sähköpyöriin. Haastateltavat olivat maininneet sähköpyörän haastattelussa jo useaan kertaan, joten kysyin heiltä, olisivatko he kiinnostuneita hankkimaan itsellensä sähköpyörän vai näkevätkö he joitain esteitä sille. Kaikki haastateltavat osoittivat kiinnostusta.

”Minä oisin ainakin kiinnostunut. Minusta se olisi tosi hyvä auton korvaamiseen sellaisilla matkoilla missä ei ole bussimahdollisuutta. Varmaan joku parikymmentä kilometriä olisi ihan helppo reissu sähköpyörällä.”

”Ja se olisi ihana, et pääsisi pyörällä joihinkin tapaamisiin, niin että ei olisi aina ihan hikiinen. Kurja mennä aina tukka pystyssä ja hienhajuisena.”

”Minä ajelin sillä (sähköpyörällä) silloin kun oli joku kolmisenkymmentä astetta pakkasta vai kaksikymmentäviisi, mitä se viime talvena oli ne kylmimmät kelit. Niin kyllä silloin miehuummin ajelee sähköpyörällä, kun kävelee jalan. Pääsee niin paljon nopeammin, ettei ehdi jäätyä. Vaikka lyhyttäkin matkaa.”

”Ja minäkin kun olen puolikuntoinen, niin välillä voi huimata. Niin en uskalla lähteä pyörällä enää. Mutta jos olisi semmoinen sähköpyörä tai -potkulauta, niin hankkisin heti semmoisen. Koska on rajoitettua, kuinka pitkän matkan pystyn kävelemään. (Sähköpyörästä) olisi kyllä iso hyöty. ”

Sähköpyörässä nähtiin monia hyviä ominaisuuksia, joita normaalissa pyörässä ei ole. Sillä on helpompi kulkea pitkiäkin matkoja sekä helpompi kulkea ylämäkeen. Polkiessa ei tule niin kuuma, sillä se vaatii fyysisesti vähemmän, kuin tavallinen pyöräily. Tämä mahdollistaisi myös fyysisesti huonommassa kunnossa olevien henkilöiden pyörän käytön. Sähköpyörällä pääsee myös kulkemaan nopeammin kuin normaalilla pyörällä. Sillä kulkeminen koetaan helpommaksi sekä mukavammaksi, kuin normaalilla pyörällä kulkeminen. Sähköpyörä myös mahdollistaisi pitempien matkojen kulkemisen pyörällä, eli pyöräilyn toimintasäde kasvaisi, joka parantaisi kauempana olevien paikkojen saavutettavuutta pyörällä kulkeville ihmisille. Yksi haastateltavista mainitsi pyörällä

kulkemisen haitaksi myös hikoamisen. Jos esimerkiksi työmatkan kulkee pyörällä ja edessä on jokin tärkeä tapaaminen, ei sellaiseen ole mukava mennä aivan hikisenä. Hän näki, että sähköpyörä voisi tarjota tällaiseenkin ongelmaan apua. Toisaalta myös heikkouksia löytyi. Sähköpyörä voi tuntua hitaalta liikkumisvälineeltä verrattuna autoon tai junaan. Eli auto ja juna voivat edelleen olla helpompia, sujuvampia ja nopeampia tapoja kulkea pitempiä matkoja.

Helppous ja sujuvuus nousivat keskusteluun mukaan myös haastateltavien puhuessa lähiruokaringeistä ja niiden käytöstä. Monet haastatteluun osallistuneista ovat hyödyntäneet lähiruokarinkejä, mutta kokevat, että niissä olisi vielä parantamisen varaa.

”Minä olen (lähiruokaringissä) jäsenenä ja ostan sieltä ruokaa. Mutta siinä on vaan hankala se, että se on vaan se tietty päivä, jolloin se nouto pitää tehdä. Että usein sinne pääsee, mutta kun se on kahden viikon välein tiettynä päivänä tiettyyn kellonaikaan, niin aina ei pysty.”

”Joo tuossa on Eteläpuistossa kanssa yksi piste mihin tuodaan. Mutta se, että siellä on lähinnä ollut tähän mennessä lihaa ja mansikoita. Muut lajikkeet kiinnostaisivat, kuin vain lihat ja mansikat.”

”Meillä on työpaikalla semmoinen kanssa. Kasviksia siinä tuli laatikossa ja se toimitus oli sinne töihin, niin se oli tosi kätevä. Ei tarvinnut lähteä mihinkään.”

Tarjonta lähiruokaringeissä on haastateltavien mielestä melko suppeaa, eikä järjestelmä ole kovin joustava. Jos et pääse tiettyyn paikkaan tiettynä kellonaikana, joudut mahdollisesti odottamaan viikon tai kaksikin, ennen seuraavaa mahdollisuutta. Yhdellä haastateltavista oli kokemusta lähiruokaringistä, joka toimitti tuotteita heidän työpaikalleen. Hän koki tämän järjestelyn erittäin käytännöllisenä ja helppona. Voisiko tässä olla yksi konsti, jolla lähiruokarinkejä voitaisiin tuoda lähemmäs kuluttajia? Kuluttajat kuitenkin nojautuvat yleensä arjen kiireissä helppoihin ratkaisuihin, joihin ei tarvitse käyttää ylimääräistä aikaa ja energiaa. Lähiruokaringit mahdollistavat myös kuluttajien asioimisen suoraan tuottajien kanssa, ilman välikäsiä. Tämä voi tehdä vastuullisten tuotteiden tuottamisesta kannattavampaa, sillä koko kuluttajan maksama summa menee suoraan tuottajalle ja näin tuottaja saa tuotteestaan paremman hinnan.

Helppoutta ja sujuvuutta sivuttiin myös keskustelussa tiedotuksesta. Puhuttaessa viestinnästä ja siitä, kuinka Tampere voisi tavoittaa kuntalaiset parhaiten, olivat kaikki haastateltavista yhtä mieltä siitä, että Tampereen kaupungin nettisivut ovat huonot. Myöskään Tampereen kaupungin mobiilisovellus ei saanut osakseen kiitosta.

”Aika harva menee sinne kaupungin omille sivuille ihan huvikseen pyörimään. Et kyllä sinne mennään jostain linkistä, jonkun otsikon perästä.”

”Ne on niin huonot ne sivut.”

”Latasin huvikseen jonkun semmoisen Tampereen kaupungin sovelluksen, mihin tulee uutisia. Mutta kun ei siitä tule mitään herätteitä, niin käyn kerran kuussa kattomassa et mitä siellä on.”

”Ja eikä sielläkään oikein ole yhtään mitään.”

Haastateltavat myös kokivat, että kaupungin nettisivuille ei mennä huvikseen pyörimään, vaan aina jonkin linkin kautta, joka on ensin löydetty toiselta alustalta. Haastateltavat eivät olleet myöskään kokeneet Tampereen kaupungin mobiilisovellusta kovin toimivaksi. Helppous ja sujuvuus nousevat keskiöön siis myös tiedotuksen osalta. Jos tiedotusalue on liian vaikeita ja niiden käyttäminen ei ole sujuvaa, ei niitä käytetä.

6.3.4 Turvallisuus ja turvallisuuden tunne

Kolmas esiin noussut teema oli turvallisuus ja turvallisuuden tunne. Tätä teemaa sivuttiin jo helppouden ja sujuvuuden alaluvussa, jossa käsiteltiin myös pyörän säilyttämistä.

”Itsekin asun ihan tuossa ydinkeskustassa, niin vanhoissa taloissa ei oikein ole niitä pyöräpaikkoja. On sinne muutamia tehty, mutta ne ei ole kauhean turvallisia, niihin ei välttämättä uskalla jättää pyörää kun, no, niitä vaan varastetaan hirveästi nykyisin. Ja sitten ne turvalliset paikat (pyörävarastoille) on yks kerros maanalla kierreportaita ympäri. Niin se ei kauheasti helpota sitä pyörän esiin kaivamista. Itsekin menee enemmän jalan, kun se pyörän käyttö on aivan liian vaikeaa omassa kotitalossa. Kävely on paljon parempi vaihtoehto.”

”Mulla Hesassa asuu sisko, joka pyöräilee käytännössä aina. Niin se sanoo, et se käyttää sitä kaupunkipyörää, koska se on niin helppoa. Ja kukaan ei varasta hänen pyöräänsä. Kun jos lähtee vaikka illalla jonnekin viihteelle, niin voi käyttää sitä kaupunkipyörää.”

Pyörien säilyttäminen on yksi olennaisimmista osista pyöräilyssä. Jos säilyttämisen olosuhteet eivät ole kunnossa, ei pyöräily houkuta liikkumismuodoksi samalla tavoin, kuin säilyttämisen kannalta turvallisemmiksi liikkumistavoiksi koetut vaihtoehdot. Varsinkin sähköpyörien osalta, jotka ovat kalliita investointeja yksilöille, tulisi turvallinen säilyttäminen olla mahdollista.

”Ainoa vain noissa sähköpyörissä, et sitten pitäisi olla tosi hyviä pyöränlukitsemispaikkoja. Ja paljon enemmän saatavilla niitä. Koska sehän lähtee saman tien kävelemään se (sähkö)pyörä.”

”Ja sitten (sellaisessa pyöräparkissa voisi olla) joku pantti tai maksullisuus, niin kukaan ei jättäisi vaan asumaan sitä pyörää sinne. Nyt kun joku tuohon (sen pyörän) tuo, niin se jättää sen sinne seuraavaksi viideksi vuodeksi.”

”Kyllä minä varmaan oisin (kiinnostunut pyöräparkista). Et jos olisi sähköpyörä, niin ihan varmana oisin valmis kävelemään sitten pikku matkan (pyöräparkilta esimerkiksi töihin).”

Pyöräilyn yksi isoimmista ongelmista vaikuttaisi keskustelun perusteella olevan pyörän turvallisuus. Varsinkin sähköpyörä, joka voi maksaa useita tuhansia euroja, haluttaisiin saada turvalliseen säilytykseen, esimerkiksi parkkihalliin, kuten autotkin on mahdollista saada. Ero autojen ja muiden kulkuvälineiden välillä ilmenee jälleen. Mahdollisuudet autojen säilytykseen ovat paljon laajemmat ja helpommat, kuin pyörien. Turvallisuus ja turvallisuuden tunne nousee haastateltavilla keskusteluun myös heidän puhuessa pyöräväylistä ja niiden puutteista. Varmuutta ja selkeyttä pyöräilyyn tuovien pyöräväylien puuttuminen, aiheuttaa epävarmuutta ja turvattomuuden tunnetta sekä pyöräilijöissä, että muita liikkumismuotoja hyödyntävissä. Pyöräilyä kehittäessä tulisi ottaa täten huomioon laaja skaala erilaisia tekijöitä ja tunnetiloja, jotka syntyvät sekä pyöräilijöille, että muille teillä kulkijoille. Pyöräilyn liittäminen osaksi autot edellä kehitettyä infrastruktuuria ei suju kitkattomasti.

”Minua autoilijana aina pelottaa, että en kai osu siihen pyöräilijään (joka polkee autotietä pitkin), koska nyt varsinkin, kun on paljon noita tietöitä, niin ne on paljon kapeampia ne autotietkin.”

”Tuo on just tärkeää, että jalankulkijat ja pyöräilijät erotettaisiin toisistaan. Minä kanssa koiraa ulkoilutan sellaisella pyöräreitillä, niin pitää koko ajan kytätä, että (koira) pysyy siellä penkassa.”

Autoilun ja pyöräilyn suhteen lisäksi haastateltavat nostivat esiin pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden, kuten koirien ulkoiluttajien suhteen. Keskustelu pyöräilyn ja pyörien säilyttämisen turvallisuudesta ja turvallisuuden tunteesta, toi esiin sen, että jos esimerkiksi pyöräilyn houkuttelevuutta haluttaisiin lisätä, olisi varmuuden, sujuvuuden, jatkuvuuden ja helppouden ohella myös pyörän säilyttämisen ja pyöräilyn olosuhteiden oltava turvallisia.

6.3.5 Valinnanvapaus

Valinnanvapauden teema näkyi keskustelussa useaan otteeseen läpi fokusryhmähaastattelun. Se ponnahti usein esiin, keskustelun sivutessa pakkokeinoja, jotka haastateltavat käänsivät aina ohjaamiseen ja valintaan. Esimerkiksi esitettäessä provosoiva ajatus: ”Mitä jos henkilöautot kiellettäisiin Tampereen keskustassa kokonaan?”, haastateltavat reagoivat muun muassa näin:

”En minä ainakaan näkisi ongelmana (yksityisautojen kieltoa). Et, no, minulla ei itselläni edes ole autoa. Et tietysti joidenkin huoltoajojen pitää välillä päästä.”

”Kyllä, ja ilmeisesti nyt kun talouspaineita on, niin pysäköinnin hinnat tulee tästä vielä nousemaan. Se on minusta oikeistaan oikea suunta.”

”Tietysti voisihan tuossa keskustan ulkopuolella olla joku isompi paikoitusalue, mihin sen auton voisi jättää. Ja sitten kun se ratikka varsinkin valmistuu, niin siitähän voisi hypätä vaan siihen kyytiin.”

Ajatus herätti varovaista kannatusta, mutta nopeasti keskustelu vietiin pakottavan kiellon sijasta taloudelliseen ohjaamiseen ja tätä kautta valinnanvapauteen. Haastateltavat siirtyivät puhumaan keskustan paikoitusalueista, niiden vähyydestä sekä kalleudesta. He keskustelivat siitä, että yksityisauto voitaisiin esimerkiksi jättää keskustan ulkopuolelle. Tämä vähentäisi keskustan ruuhkia, meluhaittoja sekä saasteita, mutta ei poistaisi yksityisautoilusta syntyviä ympäristöhaittoja kokonaan, ne eivät vain näkyisi ydinkeskustassa. Ehdotus keskustan ulkopuolisista paikoitusalueista on linjassa keskustan parkkipaikkojen kontrollin kanssa. Molemmat niistä ohjaavat kuntalaista valitsemaan kestävämmän kulkumuodon yksityisautoilun vaikeutuessa ja kallistuessa, jättäen kuntalaiselle kuitenkin mahdollisuuden valita kulkumuotonsa itse. Haastateltavat pitävät siis erilaisia ohjauskeinoja, kuten taloudellista ohjaamista, vartenotettavampana vaihtoehtona, kuin totaalista kieltämistä.

”Kun vertaan taas siihen Jyväskylään missä aikaisemmin asuin, niin siellä on tällaisia pihakatuja. Et miksi (Tampereen) keskustassa ei voisi olla sellaisia katuja, missä on joku 20 km/h maksimirajoitus. Ja kukkapuskia ja penkkejä siellä pitkin katua. Et voit mennä autolla sinne sinun asunnolle, mutta käytännössä katsoen se on huomattavasti helpompaa mennä pyörällä tai julkisilla.”

Keskustelun jatkuessa valinnanvapauden teema pysyi edelleen mukana. Haastateltavat selvästi pitivät pihakatuja erittäin hyvänä tapana rajoittaa ihmisten yksityisautoilua ilman, että se kiellettäisiin kokonaan. Pihakadut eivät heidän mukaansa kokonaan estäisi yksityisautoilua, sillä tällaiset kadut mahdollistaisivat esimerkiksi inva-ajamisen, erilaiset huoltoajot sekä kuljetukset. Kaikki keskustelussa viittasi siihen, että haastateltavat eivät olisi varauksettomasti asettuneet täydellisen keskustan yksityisautoilun kiellon taakse. Tämän käydessä ilmi, kysyttiin haastateltavilta asiasta suoraan, eli näkisivätkö he, että yksityisautoilua ei tulisi kieltää suoraan vaan ennemminkin toteuttaa toimia, jotka johtaisivat siihen, että ihmiset valitsisivat itse, etteivät käyttäisi yksityisautoa.

”Ehkä se olisi vähän pehmeämpi tapa lähestyä sitä asiaa.”

”Musta se kieltäminen on huono. Et jos olisi houkuttelevia muita vaihtoehtoja niin ihmiset tarttuvat varmasti niihin.”

Ainakaan yksityisautoilun kohdalla haastateltavat eivät täten nähneet pakkokeinojen hyödyntämistä varteenotettavimpana vaihtoehtona. He kokivat, että muiden houkuttelevampien vaihtoehtojen tarjoaminen vaikuttaisi yksilöiden käytökseen positiivisesti. Tiedusteltaessa haastateltavien suhtautumista pakkokeinojen käyttöön ylipäättänsä, laajemmin kuin vain yksityisautoilun osalta, eräs haastateltavista totesi näin:

”Tavallaan se, että kuntalaiset maksavat veroissa sitä hulevesimaksua kiinteistöveron lisäksi, niin siinä tavallaan konkretisoituu se, että mihin se raha menee. Tietysti sekään ei välttämättä ole hyvä tie, että kaikki erotellaan erikseen, mutta esimerkiksi autoilun kustannukset pitää ohjata niille, jotka käyttävät sitä autoa. Että nythän kaupungit, pitää yllä (teitä), hiekoittaa, auraa lumesta isoja parkkipaikkoja. Ne pitäisi oikeasti muuttaa rahavirroiksi ja osoittaa, sen yhden autopaikan kustannukset.”

Keskustelu palautui takaisin liikenteeseen ja autoiluun. Pakkokeinojen sijasta haastateltavat jatkoivat keskustelua taloudellisesta ohjaamisesta, joka ylläpitäisi valinnanvapautta. Haastateltavat kokivat, että nykyinen järjestelmämme on rakennettu niin, että me kaikki ylläpidämme autoilun vaatimaa infrastruktuuria omasta rahapussistamme. Tähän toivottaisiin muutosta niin, että autoilun

kustannukset ohjattaisiin yhä paremmin autoileville ihmisille. Toisaalta myös julkinenkin liikenne tarvitsee toimivan katuverkoston, joten haastateltavien pohtiessa toimia, jotka osuisivat eritoten yksityisautoiluun, mainitsivat he esimerkiksi autojen paikoituksen. Yksi haastateltavista kertoo, että he maksavat talonsa parkkipaikalla olevasta autopaikasta, vaikka heillä ei ole edes autoa, sillä autopaikka maksaa vain viisi euroa kuussa. Haastateltava kokee, että sillä hinnalla autopaikkaa kannattaa pitää ihan vain vieraspaikoitus tarkoituksessa. Haastateltava itse esittää, että jonkinlaista ohjausta olisi saatava hinnoitteluun, jotta vain niillä, jotka oikeasti tarvitsevat autopaikan, olisi sellainen. Toinen haastateltava kertoo lukeneensa tilaston, joka kertoi, että Nokialla olisi laskettu, että siellä olisi kolme autopaikkaa asukasta kohden. Tarvitsemmeko niin paljon autopaikkoja? Jokainen autopaikka maksaa rakentaa ja ylläpitää. Toisaalta maalla on myös oma arvonsa, joten mitä muuta paikoitusalueeksi rakennetulla maalla voisi olla?

”Aika pieni osa Tampereen kaupungin pinta-alasta on semmoista, jossa pysäköinti maksaa. Olisihan se hauska, jos joku laskisi sen täällä Tampereella, et paljonko niitä autopaikkoja oikeasti on kaupungin omistamilla mailla ja mitkä niiden ylläpitokustannukset ovat laskennallisesti per paikka. Ja unohtamatta ajoväyliä. Kaikki ne loppujen lopuksi ovat sitä laskua, mitä yhdessä maksetaan. Se ei ole ilmaista niiden rakentaminen ja se, että sillä maalla on myös se arvo, eli se ei ole pelkästään se ylläpito tai rakennuskustannus, vaan myös se potentiaalinen maanarvo et mitä muuta siinä voisi olla.”

”Toi olisi hirveen hieno kyllä saada nähtäväksi, et kun usein kuulee sen argumentin, et autoilijat maksaa kaikesta. Et kun autoilijat maksaa niin paljon veroja, et ne maksaa pyöräilijöidenkin tiet ja kaikki. Niin et tavallaan se jotenkin konkretisoituisi se.”

Haastateltavat siis toivoisivat, että eri kulkumuotojen kustannukset selvitetäisiin ja nämä kustannukset kohdistettaisiin paremmin näiden kyseisten kulkumuotojen käyttäjille. Yhdeksi keinoksi, jolla voisi eritellä kulkumuotojen hyviä ja huonoja puolia sekä hintaa, haastateltavat ehdottavat jonkinlaisen indeksin kehittämistä, joka ottaisi huomioon jokaisen kulkumuodon eri puolet. Keskusteltaessa pakkokeinojen käytöstä haastateltavat kääntävät puheen yksityisautojen kieltämisestä parkkipaikkojen maksullisuuteen, eli pakkokeinoista valinnanvapauteen. Haastateltavat kokevat, että pakkokeinoja parempi vaihtoehto on antaa kuntalaisten itse valita toimintatapansa. Tätä valintaa kaupunki voisi kuitenkin ohjata niin, että valinnasta tulisi taloudellinen päätös. Jokainen kuntalainen saisi itse arvottaa esimerkiksi sen, kuinka paljon hän on valmis maksamaan yksityisautoilusta, esimerkiksi pysäköinnin osalta. Valintojen taloudellinen puoli saattaa painaa

kuntalaisella usein omassa arjessaan enemmän, kuin valintojen arvo puoli. Tai ainakin taloudellisuus konkretisoi arvovalintaa.

”Silleenhän se olisi tavallaan niin, että ihmisillä olisi se oma valinta (kun käytetään taloudellisia porkkanoita tai keppiä). Että ei olisi ulkoa tulevaa pakkoa.”

”Niin se saisi miettimään sitä, et menenkö nyt bussilla vai omalla autolla. Mutta minulla on mahdollisuus mennä (yksityisautolla, jos haluan), koska se on minulle tärkeää.”

Pakkokeinoja ei kuitenkaan täysin tyrmätty, yhden haastateltavissa tuodessa esiin, että joskus pakkokeinoja on uskallettava käyttää, vaikka pakkokeinoja ”vastustaisikin”. Eli joissain tilanteissa pakkokeinojen käyttö voisi olla sallittua ja ehkä jopa välttämätöntä, jos haluttuun lopputulokseen ei muilla keinoilla päästä. Haastateltavat eivät kuitenkaan menneet keskustelussaan syvemmälle pakkokeinoin, joten selvyyttä siitä ei syntynyt, millaiset pakkokeinot olisivat suotavia. Ehkä haastateltavat eivät vain keksineet muunlaisia pakkokeinoja, kuin taloudelliset keinot, jotka ovat usein lähellä ihmistä ja helppoja ymmärtää.

6.3.6 Saavutettavuus, tarjonta ja mahdollistaminen

Yksi haastattelussa esiinnousseista teemoista liittyi saavutettavuuteen, tarjontaan ja mahdollistamiseen. Teemat nousivat keskusteluun esimerkiksi tiedusteltaessa, voisiko kaupunki jotenkin vaikuttaa siihen millaisia raaka-aineita haastateltavat ostavat, tehdessään ruokaa kotona. Tähän haastateltavat totesivat, että kaupungin tulisi pyrkiä esimerkiksi kaavoittamisella mahdollistamaan laadukkaan lähiruoan saanti aivan kaikille.

”Niin, et ei olisi liian pitkä matka ruokakauppoihin. Minusta tuntuu, että niitä (ruokakauppoja) on välillä täällä ydinkeskustassakin liian harvakseltaan. Että tavallaan, kyllähän kaupunki voi siihen vaikuttaa, että kuinka isoja liikepaikkoja tehdään ja, että annetaanko tuollaisille hypermarketeille tilaa joka paikassa. Että pitääkö sen olla SUPER-market, sen uuden kaupan mikä tulee Ratinaan. Kyllähän periaatteessa on keinoja vaikuttaa siihen, et minkälaisia (kauppoja tulee). Että tulisi enemmän niitä pikkukauppoja. Koska jos kauppaliike pääsee sanelemaan niin totta kai ne tekevät isoja yksiköitä.”

Haastateltavat keskustelivat laadukkaan ja ekologisen ruoan saavutettavuudesta, tarjonnan laajuudesta sekä siitä, että kaupunki voisi kaavoituksella mahdollistaa muidenkin kuin ”hypermarkettien” tulon esimerkiksi ydinkeskustaan. Useat haastateltavat peräänkuuluttivat pienten

kauppojen tärkeyttä isojen hypermarkettien sijaan. Kuitenkin, pohdittaessa jälkikäteen haastateltujen ajatuksia, niin eikö isompi kauppa tarjoa laajemman valikoiman ja mahdollista myös muun kuin niin sanottujen peruselintarvikkeiden myynnin? Joten laajentaisiko pienten markettien kaavoittaminen katukuvaan valikoimaa, vai supistaisiko se sitä?

Toisaalta, jos kaavoitetut marketit eivät olisikaan muutaman suuren elintarvikealan firman kauppvoja, vaan pieniä yksityisten ihmisten ylläpitämiä, voisiko niistä saada paremmin tuotteita, joita niin sanotut peruskaupat eivät tarjoa? Olisiko tällaisilla kaupoilla kysyntää, vai menisivätkö ihmiset halvan ruuan perässä isoihin hypermarketteihin edelleen? Tampereelta löytyy jo nyt erikoistuneita kauppvoja, kuten ekologisiin elintarvikkeisiin keskittynyt Ruohonjuuri. Voisiko ratkaisu olla niin päin, että kaavoitettaisiin isompia liiketiloja juurikin ekologisuuteen painottaville elintarvikekaupoille, jotta tällaiset kaupat saisivat yksittäisten tuotteidensa hintoja alas, jolloin yhä useampi kuluttaja saattaisi valita asioivansa tällaisessa liikkeessä. Voi kuitenkin myös kysyä, kuinka paljon kaupunki voi vaikuttaa siihen, mitkä marketit menestyvät vai onko suurin vaikuttamisen mahdollisuus kuitenkin kuluttajien kulutuskäyttäytymisessä? Kaavoitus toki on kaupungin käsissä, mutta jos ihmiset eivät käy ekologisuutta painottavissa liikkeissä, eivät ne selviä kilpailussa isoille ketjuille, jotka myyvät elintarvikkeita halvemmalla hinnalla. Yksi vaihtoehto kaupungin toiminnassa voisi myös olla se, että kaupungit alkaisivat hankkia omiin ruokaloihinsa enemmän vastuullisia lähituotteita ja raaka-aineita. Tämä luultavasti laskisi ekologisten tuotteiden hintaa, joka puolestaan mahdollistaisi niiden hankkimisen myös pienituloisille ihmisille. Ekologisen ruuan tarjonnan ja mahdollistamisen teemoihin linkittyi myös yhden haastateltava ehdotus Tampere tutuksi -passin tapaisesta sovelluksesta.

”Mitenkäs kun on ollut se Tampere tutuksi -passi, niin voisiko johonkin semmoiseen sovellukseen laittaa, että siellä olisi koottuna jotain ympäristö- ja vastuullisuustarjouksia? Nythän siellä on kaiken näköisiä tarjouksia.”

Tampere tutuksi -passiin on koottu Tampereen keskustan alueen yrityksiä ja toimijoita, jotka tarjoavat passinomistajalle jonkinlaisen edun ja näin houkuttelevat uusia asiakkaita tutustumaan liiketoimintaansa. Uuden passin, tai Tampere tutuksi -passin osa-alueen, idea olisi koota yhteen niitä yrityksiä, jotka tarjoavat ympäristöystävällisiä ja vastuullisia tarjouksia. Tämä tutustuttaisi ja kannustaisi passinomistajia ottamaan selvää yrityksistä, jotka tarjoavat ympäristöystävällisiä ja kestäviä tuotteita, sekä parantaisi tällaisten tuotteiden ja palveluiden tarjontaa ja näkyvyyttä kuluttajien silmissä. Sovelluksella kaupunki voisi mahdollistaa ja helpottaa ympäristöystävällisten

kulutusvalintojen tekemistä, sekä tukea kestäviä tuotteita ja palveluita tarjoavien yritysten liiketoimintaa, näkyvyyttä ja tunnettavuutta.

Ruoan tarjonnan osalta haastateltavat kokivat ongelmaksi myös julkisen sektorin ruokaloissa tarjotun ruoan suppean tarjonnan. Useampi haastateltavista oli ihmeissään siitä, millaista ruokaa esimerkiksi kouluissa tarjoillaan ja he pohtivat, söisivätkö esimerkiksi aikuiset itse tällaista ruokaa, jonka laadussa ja valikoimassa ei haastateltavien mielestä ollut kehumista.

”Muistan nyt ainakin viime keväänä, kun jouduin muutaman päivän syömään kouluruokaa. Niin olin pikkasen järkyttynyt siitä tasosta. Ei ollut Tampereen kaupungin ruokaa, mutta oli naapurikunnan ruokaa. Ja se salaatti oli aika käsittämätöntä. Miksi tarjoillaan vaan porkkanaraastetta? Eikö vois olla ne kaikki juurekset siinä yhdessä? Ne voi olla edullisiakin. Miksi vain yhtä raaka-ainetta? Jotenkin ihan käsittämätöntä. Jos samaa tarjottaisiin missä tahansa lounaspaikassa, niin eihän kukaan menisi syömään sinne! Miksi se kouluruoka on niin kamalaa? Ja joku makkarakastike? Voi taivas!”

”Salaattipöydästä tuli mieleen jäävuorisalaatti. Sehän on aina se kaiken salaattipöydän perusta. Siis siinä ei ole mitään ravintoa, ei kuitua. Niin epäekologista kasvattaa! En tiedä onko sitä kouluissa, mutta ainakin meidän työpaikalla ruokalassa se on se, jota on heti ensimmäisenä siinä hirveen iso laari.”

Ruokaloissa ruoka-annokset ovat suunniteltu niin, että niiden pitäisi sisältää tarvittavat ravintoaineet, jotta terveellinen ateria saadaan muodostettua. Mutta mitä jos lapset / nuoret / aikuiset eivät otakaan esimerkiksi salaattia ollenkaan, koska salaattitarjonta on niin yksipuolista? Suositukset ja ruoka-annosmallit muodostetaan siten, että ne täyttävät kriteerit, jos henkilö ottaa kaikki tarjotut aterian palaset. Jos vaihtoehtoja on niukasti tai ei ollenkaan, saattaa ruokaympyrä jäädä vajaaksi, henkilön jättäessä jotkin osat ateristaan pois siitä syystä, että hän ei pidä juuri siitä ainoasta vaihtoehdosta. Haastateltavat pohtivat, onko päättämässä olevilla aikuisilla, jotka syövät hyvätasoisissa lounaspaikoissa, todellista kosketuspintaa siihen, millaista ruokaa esimerkiksi peruskouluissa tarjoillaan? Haastateltavat myös miettivät, voisiko kaupunki myydä omistamiensa ruokaloiden ylijäämäruokaa.

”Olikos se Voimia se (joka omistaa kaupungin) laitosruokalat? Myykös ne näitä ylijäämäruokia pois? Vai mitä täällä tehdään niille ruoille, jotka jäävät lounailta ja laitoskeittiöistä ylimääräiseksi?”

Ylijäämäruoan ulosmyynti mahdollistaisi kaupungin ruokaloiden hävikin pienentämisen. Se myös parantaisi halvemman, mutta syömäkelpoisen, ruoan saatavuuden myös pienituloisille kuntalaisille. Se voisi viestiä kaupungin halusta toimia ympäristöystävällisesti ja loisi positiivisia mielikuvia kuntalaisille. Ruokatottumuksista keskustelun lisäksi saavutettavuus, tarjonta ja mahdollistaminen nousivat esiin haastateltavien keskustellessa kaupungin tiedotuksesta. Tiedusteltaessa millaisia reittejä tai alustoja kaupungin tulisi suosia tiedotuksessaan, jakautuivat haastateltavien vastaukset melko laajalle.

”Tietysti kaikilla (alustoilla) on eri käyttäjät. Et ikäihmiset varmaan tavoitetaan sieltä Aamulehdestä ja aikuiset ehkä sieltä Facebookista ja mistä nyt nuoret tavoitetaankaan.”

”Aika harva menee sinne kaupungin omille sivuille ihan huvikseen pyörimään. Et kyllä sinne mennään jostain linkistä, jonkun otsikon perästä.”

”Ne on niin huonot ne sivut.”

”Latasin huvikseen jonkun semmoisen Tampereen kaupungin sovelluksen, mihin tulee uutisia. Mutta kun ei siitä tule mitään herätteitä, niin käyn kerran kuussa kattomassa et mitä siellä on.”

”Ja eikä sielläkään oikein ole yhtään mitään.”

Haastateltavat eivät osanneet eritellä yhtä hyvää kanavaa, alustaa tai tapaa kaupungin tiedotukselle. He pohtivat, että erilaiset ihmiset seuraavat erilaisia tiedotuskanavia, esimerkiksi nuoret sosiaalisen median eri kanavia ja vanhemmat ikäpolvet perinteisempiä kanavia, kuten Aamulehteä. Tiedotus olisi täten syytä järjestää hyödyntäen laajasti erilaisia alustoja ja mahdollistaen tällä tavoin, että tiedotus olisi mahdollisimman monen tamperelaisen saavutettavissa, tarjonnan ollessa laajaa. Haastateltavat keskustelivat mahdollistamisesta myös ihmisten asumiseen liittyvässä keskustelussa. Osa haastateltavista oli sitä mieltä, että rakennusyhtiöt tulisi velvoittaa rakentamaan uusiin kiinteistöihin erilaisia yhteistiloja.

”Noita yhteistiloja uusiin kerrostaloihin. Edellytettäisiin enemmän niitä yhteisiä saunoja. Et tehdään paljon pieniä yksiöitä, mutta sitten yhteistiloja ei kuitenkaan edellytetä rakentamaan. Niin jos opiskelija-asuntola tekee ne yhteistilat automaattisesti, et ne tietää, et se on yleistä hyvää, et siellä on ne kerhohuoneet ja on ne yhteiset saunat ja on ne yhteiset pesuhuoneet. Mutta kukaan ei niin sanotusti pakota

muita rakentajia siihen, et olisi ne yhteiset tehokkaat pesukoneet. Jokainen hommaa ja asentaa sen oman pikku pesukoneen sinne pieneen kylppäriin. Vois olla ne yhteiset, missä olisi ne kuivausjärjestelmät ja lämmön talteenotot ja kaikki muut tekniikat (mieluummin) kuin et jokainen hommaa itse sen (pesu)koneen. ”

Haastateltavat peräänkuuluttivat yhteisiä tiloja. Esimerkiksi yhteinen pyykinpesutupa mahdollistaisi sen, että kaikkien asukkaiden ei tarvitsisi hankkia omaa pyykinpesukonetta. Yhteiset tilat taloyhtiössä linkittyvät myös yhteisöllisyyteen sekä jakamiskulttuuriin, jotka molemmat voivat olla ympäristöystävällistä toimintaa vahvistavia asioita. Kaikkea ei välttämättä tarvitse enää omistaa itse, eikä ihmisten välttämättä tarvitse enää jäädä esimerkiksi kerrostalossa asuessaan omaan asuntoonsa kaikeksi aikaa, vaan erilaisissa yhteisissä tiloissa nähdään potentiaalia. Toisaalta perinteisiä yhteisiä tiloja, kuten pyörävarastoja, toivotaan myös lisää. Yhteistilojen lisäksi kaupungin toivottiin tukevan myös tavaroiden lainaus- ja korjauspalveluita, joka myös mahdollistaisi omalta osaltaan sen, että yksilöiden ei tarvitsisi aina ostaa itselleen kaikkea, varsinkaan uutena.

”Yksi mitä toivoisin ehkä kaupungilta, niin enemmän korjausmahdollisuuksia. Tai se on enemmänkin yrityksien hommia, mutta tällöistä asioiden korjaamisen edistämistä. Minun mielestä on ihan järjetöntä, esimerkiksi kodinkonebisnes mitä on. Et joku kodinkone menee rikki ja ihminen menee Giganttiin ja ostaa uuden laitteen. Et tavallaan, jotain uudelleenkäytön edistämistä pitäisi jotenkin saada. ”

”Joo just et palveluja ja lainaustarvikkeita pitäisi olla enemmän. Et ei sitten tarvitsisi sitä omaa tulostinta. Et voisi tulostaa siellä kadunvarressa, omassa taloyhtiössä, mikä se paikka nyt olisikaan. Mutta tavallaan tulostaminen tai se pyykinpesu, et ei jokaisella tarvis olla sitä omaa pyykkikonetta. Et ei jokaisella tarvitsisi olla sitä omaa sauna. Ehkä pikkuhiljaa ollaan menossa oikeaan suuntaa, mutta jotenkin, se ei ole helppoa. Johonkin kaavoihin sitä varmaan voidaan rakentaa, laittamalla jotain porkkanoita. Et nämä kaikki saat tehdä ilmaiseksi tämän (yhteistilan) lisäksi. Mutta nekään ei yleensä riitä, ne porkkanatkaan ei saa aikaan niitä asioita. Pitäisi olla jotain tuoreita ajatusmalleja siitä. ”

Haastateltavat totesivat, että korjaaminen sijoittuu yksityisten yritysten maailmaan, mutta toivoivat silti, että kaupungilla olisi jonkinlaisia mahdollisuuksia edesauttaa käyttötavaroiden korjaamista, jotta aina ei tarvitsisi ostaa uusia tuotteita vanhojen rikkouduttua. Toivottiin, että kaupunki edistäisi parhaansa mukaan uudelleenkäyttökulttuuria. Samaan kategoriaan menevät palveluiden ja tarvikkeiden lainauspalveluiden tukeminen ja kehittäminen. Haastateltavat toivoivat, että kaikkien ei

tarvitsisi aina hommata itselleen kaikkia työkaluja ja tarvikkeita. Kaupungin toivottiin tukevan esimerkiksi kaavoituksissa yhteiskäyttötilojen kehittämistä taloyhtiöihin. Taloyhtiöt koettiin hyväksi yhteisöksi, joissa yhteiskäyttöä voitaisiin kehittää. Esimerkkeinä esitettiin perinteiset pyykki- ja saunatilat, mutta näiden lisäksi myös esimerkiksi tulostuspalveluita taloyhtiöön.

Saavutettavuus ja tarjonta nousivat esiin myös keskusteltaessa kestävien liikkumismuodoista ja yksityisautoilusta. Haastateltavat totesivat, että yksityisauto mahdollistaa monien palveluiden paremman saavutettavuuden. Yksi haastateltavista koki, että koska palvelut ovat kaikonneet lähiöistä, on ikäihmisten ja liikuntarajoitteisten lähdettävä asioimaan yksityisautolla kauemmas. Hänen mielestään yksityisautoilu olisi pidettävä tästä syystä keskustassa mahdollisena.

”Niin ja esimerkiksi pankkien konttoreita on lopetettu lähiöissä ja se on iso menetys iäkkäille ihmisille, mutta heillä on kuitenkin auto, jolla voisi keskustan konttoriin mennä käymään. Ei keskustaa voi kieltää yksityisautoilta, tämä on sen verran pieni kaupunki. Et kyllä täällä pitää päästä keskustaan asioimaan.”

Tähän toinen haastateltava tarjosi vaihtoehdoksi muunlaisia toimia, kuin yksityisautoilua.

”No voitaisiinko ajatella ikäihmisten kohdalla enemmänkin parempien vaihtoehtojen tarjoamista. Että on palvelubusseja ja julkista liikennettä. Ja vois olla jotain pyörätakeja, pyöräriksoja. Et onko sen pakko olla just se auto, jolla pitää päästä keskustaan?”

Haastateltavan esittämä ajatus herättää hyvän kysymyksen. Jos yksityisauton käytön suurin syy on palveluiden saavutettavuus, voisiko palvelut yksinkertaisesti tuoda lähemmäs ihmisiä, kuten toinen haastateltava jo ehdottikin. Myös pohdinta keskustan saavutettavuudesta herättää kysymyksen, että onko keskustaan ylipäättään pakko päästä? Jos on ihmisiä, jotka tarvitsevat yksityisautoa liikkumiseensa, niin voisiko heitä palvella muualla, kuin keskustassa? Tai vaihtoehtoisesti, voisiko kehittää kestäviä liikuntamuotoja sellaisille ihmisille, jotka eivät kykene normaalia julkista liikennettä käyttämään. Tällaisia palveluita on pyritty jo tarjoamaan joidenkin kuntien toimesta, esimerkiksi bussin ja taksin palveluita yhdistelevässä PALI palveluliikenteessä. Saavutettavuuden ja tarjonnan parantaminen mahdollistaisi entistä ympäristöystävällisemmän elämän ja suuremman valinnanvapauden. Mahdollistaminen ja saavutettavuus nousivat esiin myös tiedusteltaessa haastateltavilta heidän suhtautumistaan yhteiskäyttöautoihin, joita voisi olla vaikkapa taloyhtiöiden tai kaupungin toimesta tarjolla.

”(Yhteiskäyttöautot) olisivat tosi hyvä, koska tällainen ihminen, jolla ei ole autoa, eikä periaatteessa ole tarvekaan autolle, niin välillä kuitenkin tulee näitä, että pitäisi käydä vaikka jossain Ikeassa ostamassa jotain isompaa, mitä ei bussilla saa tuotua kotiin. Niin sitten on aina hirveä järjestely kysellä kavereilta, keillä on auto, et hei milloin ehtisit (käyttää Ikeassa). Se olisi toisaalta tosi hyvä, että jos olisi jokin pikku juttu mikä pitäisi saada hoidettua, niin vaan varaisi jostain sen (yhteiskäyttöauton).”

Joissain tilanteissa yksityisautoa on erittäin vaikea, jollei mahdoton korvata. Ihmisillä, joilla ei ole muuten tarvetta autolle, saattavat hankkia yksityisauton vain siitä syystä, koska eivät pärjää aina ilman sitä. Asioita, kuten huonekaluja, ei voi siirtää ilman yksityisautoa. Kaikkialle ei myöskään pääse ilman yksityisautoa, sillä julkisen liikenteen kattavuus on rajallinen. Myös esimerkiksi pyörällä saavutettavat etäisyydet ovat rajalliset, eikä kaikilla ole fyysisiä edellytyksiä polkea pyörällä pitkiä matkoja. On siis perusteltua kysyä, voiko kukaan välttyä tänä päivänä yksityisauton käytöltä koko elämänsä aikana täysin? Voi olla, että osa ei omista omaa autoa, eikä välttämättä edes ajokorttia, mutta silloin esimerkiksi lainataan kaverin autoa tai pyydetään häntä kuskiksi. Muuttaessa saatetaan vuokrata esimerkiksi muuttoauto tai muuttofirma hoitamaan muutto. Yhteiskäyttöauto voisi olla ratkaisu ainakin osaan näistä ongelmista. Se voisi myös parantaa erilaisten luontokohteiden käyttöastetta, sillä niiden saavutettavuus parantuisi myös ihmisille, joilla ei omaa yksityisautoa ole. Yhteiskäyttöauto herätti keskustelua omaan käyttöön vuokraamisen lisäksi myös oman auton vuokrattavaksi antamisesta.

”Minulla on sellainen tilanne, että vanhemmilla on ylimääräinen auto ja me sitä aina välillä lainataan. Mutta minä haluisin tehdä siitä yhteiskäyttöauton. En oikein kuitenkaan ihan tiedä käytännössä, kuinka siitä voisi tehdä sellaisen. Olen kuullut, että sen pitäisi olla mahdollista. Mutta täytyisi selvittää enemmän.”

Yksi haastateltavista esitti myös mielenkiintoa tarjota omaa autoaan, jolla ei ole paljoa käyttöä, yhteiskäyttöautoksi. Olisiko autoille mahdollista luoda Airbnb tyylistä ratkaisua, jossa asuntojen sijaan yksityishenkilöt tarjoaisivat lyhyeksi ajaksi vuokralle omaa autoaan? Tämä mahdollistaisi vähän käytössä olevien autojen käyttöasteen parantamisen ja tarjoaisi ihmisille mahdollisuuden joustavasti vuokrata yksityishenkilöiltä autoa silloin, kun sellaista tarvitsee. Yhteiskäyttöautojen tarjonta voisi laajeta täten huomattavasti. Yhteiskäyttöautojen lisäksi mahdollistamisen ja saavutettavuuden teemaa sivuttiin myös pyöräilyyn ja pyörän säilyttämiseen liittyvässä keskustelussa.

”Yksi missä Tampereella on iso kehittämisen paikka pyöräilyssä, ovat rautatieaseman pyöräparkit. Niitähän ei käytännössä ole. Että kun jossain Amsterdamissa käy, niin siellä on tuhansia pyöriä. Ja niitä koko ajan liikkuu siellä edestaas. Et (pyöräparkit ja pyöräilyolosuhteet) ovat ratkaistavissa oleva ongelma.”

Rautatieasema on yksi liikenteen solmukohdista Tampereella. Rautatieaseman yhteyteen on rakennettu parkkipaikka sekä parkkihalli yksityisautoille, mutta polkupyörän säilyttäminen rautatieaseman läheisyydessä on tehty haastavaksi. Rautatieaseman lähellä on muutama pyöräteline, mutta kunnolliset säilytystilat puuttuvat täysin. Jos polkupyörien säilytykseen panostettaisiin Tampereella paremmin, mahdollistaisi se rautatieaseman paremman saavutettavuuden pyörällä. Rautatieasemalle voisi saapua pyörällä ja jättää pyörän turvallisesti odottamaan paluuta Tampereelle. Toisaalta rautatieasemalla pyörää voisi säilyttää myös sellainen henkilö, joka saapuu Tampereelle junalla töihin, mutta jonka työpaikka sijaitsee rautatieasemalta hieman kauempana ja joka kulkisi rautatieaseman ja työpaikkansa välisen matkan mieluusti pyörällä. Myös yhteiskäyttöpyöräaseman voisi sijoittaa rautatieaseman yhteyteen, jos laaja yhteiskäyttöpyörien verkosto rakennettaisiin Tampereelle.

6.3.7 Henkilökohtainen hyöty

Tehdessä päätöksiä, useiden ihmisten motivaatioksi ei riitä pelkkä yhteinen hyvä vaan omilla valinnoilla pyritään usein saavuttamaan henkilökohtaista hyötyä. Henkilökohtainen hyöty nousikin fokusryhmähaastattelussa yhdeksi taustalla vaikuttaneista teemoista. Kysyttäessä kuinka Tampere voisi kehittää tiedotustaan paremmaksi, haastateltavat näkevät ongelmaksi sen, että tiedotus ei tavoita kuntalaisia. He pohtivat sitä, millä tavoin esimerkiksi Tampereen kaupungin Facebook-sivuille saisi lisää seuraajia, jolloin tiedotusten vaikuttavuus paranisi.

”No minä seuraan (Tampereen kaupunkia) nyt Facebookissa, et siellä aika hyvin tulee vastaan niitä niitten ilmoituksia ja päivityksiä. Mutta et tavallaan se, et haaste on se, et miten sinne saa niitä seuraajia, sinne Facebook-sivuille. Yleensä siinä toimii jotkut tämmöiset kilpailut, että vaikka kun käyt tykkäämässä, niin osallistut ”tämmöiseen ja tämmöiseen” arvontaan. Niin silloin yleensä ainakin, mitä olen ollut harjoittelussa somea päivittämässä, niin huomasin aina, että kun laitto jonkun kilpailun, niin se nousi hirveästi se seuraajamäärä. Eikä ne sen jälkeen lakkaa seuraamasta, ne vaan jäivät sinne sitten.”

Yhdeksi keinoksi hankkia lisää seuraajia, ehdotetaan erilaisten kilpailujen järjestämistä (kuten monet yritykset nykyään tekevät Facebookissa), joiden tarkoituksena on houkutella kuntalaisia tykkäämään Tampereen kaupungin Facebook-sivusta ja näin osallistumaan esimerkiksi arvontaan. Kilpailujen järjestäminen voisi toimia hyvin myös julkisella sektorilla. Julkisen sektorin kohdalla on aina kuitenkin mietittävä, millainen toiminta on sopivaa. Jatkokysymyksenä haastateltavilta tiedusteltiin syntyykö siinä heidän mielestään jonkinlaista ristiriitaa, jos julkisen sektorin toimija haalii seuraajia järjestämällä kilpailuja sosiaalisessa mediassa.

”Voisiko siinä olla joku yhteistyökumppani vaikka (järjestämässä tällaisia kilpailuja)?”

”Voi kai niitä (kilpailuja) olla. Et en näe siinä mitään pahaa, jos se palkinto on jotenkin eettisten arvojen mukainen.”

”Joku bussikortti kuukaudeksi. Tai jotain palveluita tai sellaista.”

Haastateltavat eivät näe tällaista seuraajien hankintatapaa ongelmallisena, jos arvannon palkinto olisi eettisten arvojen mukainen. Esimerkiksi bussikorttia kuukaudeksi ehdotetaan. Bussikortti palkintona voisi toimia myös kannustimena julkisten kulkuvälineiden käyttöön tutustuttamalla sellaisen henkilön bussilla liikkumiseen, joka ei normaalisti julkista liikennettä käytä. Kuten arvunnoissa on mahdollista voittaa jokin palkinto, nähdään palkitseminen yleisestikin potentiaalisena tapana muokata yksilöiden käytöstä ympäristöystävällisempään suuntaan. Kaikkien ihmisten ympäristöystävällinen toiminta ei ole pyyteetöntä, vaan he haluaisivat tulla palkituksi tietynlaisesta käytöksestään ja saada näin henkilökohtaista hyötyä. Palkitsemista ehdotettiin myös fokusryhmähaastattelua edeltäneessä internetkyselyssä, jossa esimerkkinä käytettiin muun muassa talkootilaisuuksia, joihin osallistumisesta palkittaisiin kulttuurisetelillä. Fokusryhmän haastateltavat olivat palkitsemisesta melko lailla yksimielisiä.

”Kyllä minä luulen, että palkinto olisi se, mikä saisi ihmisen, joka ei ole lähtökohtaisesti kiinnostunut ympäristöasioista (toimimaan ympäristöystävällisemmin). Ehkä siinä joku pikku porkkana pitäisi olla.”

”Ne siivoustempaukset on ihan hyviä. Osallistun aina semmoiseen yksityiseen siivoustempaukseen tuossa Tammelan koulun vieressä. [...] Minun mielestä (tuollaisissa tempauksissa) olisi kaupungilla enemmänkin (potentiaalia).”

Lähtökohtaisesti haastateltavat kokevat palkitsemisen hyväksi keinoksi kannustaa sellaisia ihmisiä, jotka muuten eivät ympäristöasioista innostu. Palkitsemisesta keskusteltiin myös toisen esimerkin kautta, joka valikoitui haastatteluun mukaan aiemmin esitellyn tuuppausta koskevan aineiston kautta. Haastateltavien ajatuksia tiedusteltiin Pohjoismaisen ministerineuvoston kokoamassa aineistossa esitellystä ideasta, jonka mukaan esimerkiksi taloyhtiöitä voisi kilpailuttaa sähkön ja veden kulutuksessa. Toimisiko esimerkiksi niiden taloyhtiöiden palkitseminen, joissa vettä tai sähköä käytettäisiin vähiten. Tai voisiko niitä taloyhtiöitä palkita, joiden veden tai sähkön käyttö vähenisi eniten.

”Mikä jottei (sellaisia taloyhtiöitä voisi palkita). Eikös se (Tampereen opiskelija-asuntosäätiöllä) vaikuta suoraan siihen taloyhtiön rahaan, jota he saavat, jos he käyttävät vähemmän sähköä ja vettä. Eli ne saa sitä harrasterahaa, millä ne saa tehdä mitä tahansa sitten.”

”Taloyhtiöissä se on niin itsestään selvää, et se kustannus sitten kasvaa, jos käytät enemmän vettä.”

”Mutta toisaalta mikään ei motivoi yhtä hyvin, kun se henkilökohtainen vesimittari. Siellä on kuitenkin aina niitä vapaamatkustajia (taloyhtiöissä).

Idea taloyhtiöiden palkitsemisesta otettiin varovaisen hyvin vastaan. Haastateltavat kuitenkin olivat sitä mieltä, että henkilökohtainen vesimittari toimisi parempana kannustimena, kuin taloyhtiökohtainen seuranta. Henkilökohtaista veden käytön seurantaa esitettiin myös Pohjoismaisen ministerineuvoston kokoamassa tuuppaukseen liittyvässä aineistossa. Tuuppausteema jatkui tiedusteltaessa, kuinka haastateltavat sitten kokisivat, jos heidän taloonsa tai asuntoonsa pystyisi asentamaan mittarit, joista näkisi esimerkiksi vedenkulutuksen tai sähkönkulutuksen. Kysymystä alustettiin kertomalla Pohjoismaisen ministerineuvoston aineistossa esitellystä tutkimuksesta, jonka mukaan sähkönkulutuksen on huomattu vähenevän, jos henkilö näkee oman sähkönkulutuksensa ja/tai sähkön markkinahinnan reaaliajassa. Markkinahinnan näkeminen johtaa usein siihen, että ihmiset pyrkivät vähentämään sähkönkulutustaan niiltä tunneilta, jolloin markkinahinta on kalleinta.

”No ehkä (olisin kiinnostunut). Eikös kaupungit avusta hissi-investoinneissakin, niin mikä jottei mittarinasennus investoinneissa. Tai et sillä olisi kestävä vaikutus ja toisaalta Tampereen sähkölaitos on kaupungin liikelaitos, eli kaupungin hallinnon alla, eli voisihan sieltäkin tulla (tieto sähkönkulutuksesta). ”

”Taloyhtiöthän voi jo itse vaikuttaa siihen (vedenkäyttöön). Et kun meilläkin tehtiin saunaremontti, niin otettiin semmoiset suihkut mitkä ei sitä vettä päästä enää niin paljon. Vaikka jotkut haluaisivatkin lotrata, niin se (suihkusuutin) on hitaammalla ja sitä tulee vähemmän. Et se on taloyhtiönkin valinta, et kun tehdään remontteja.”

”Noita yhteistiloja uusiin kerrostaloihin. Edellyttäisiin enemmän niitä yhteisiä saunoja. Et tehdään paljon pieniä yksiöitä, mutta sitten yhteistiloja ei kuitenkaan edellytetä rakentamaan. Niin jos opiskelija-asuntola tekee ne yhteistilat automaattisesti, et ne tietää, et se on yleistä hyvää, et siellä on ne kerhohuoneet ja on ne yhteiset saunat ja on ne yhteiset pesuhuoneet. Mutta kukaan ei niin sanotusti pakota muita rakentajia siihen, et olisi ne yhteiset tehokkaat pesukoneet. Jokainen hommaa ja asentaa sen oman pikku pesukoneen sinne pieneen kylppäriin. Vois olla ne yhteiset, missä olisi ne kuivausjärjestelmät ja lämmön talteenotot ja kaikki muut tekniikat (mieluummin) kuin et jokainen hommaa itse sen (pesu)koneen.”

Esitetty tuuppaustoimenpide ei herättänyt suurta vastakaikua, ainakaan keskustelun muodossa. Toisaalta tuuppauksen idea on se, että muutos tapahtuu ilman isoja toimenpiteitä, huomaamatta, joten keskustelun vähyyttä ei voi katsoa suoraan verrannolliseksi ehdotetun toimenpiteen toimimattomuuteen. Ehkä tuuppaustoimenpidettä ei nähty tarpeeksi suurena henkilökohtaisen hyödyn tarjoajana, vaikka veden ja sähkön mahdollinen säästäminen toisi yksilölle myös rahallisen säästön.

Puhuttaessa konkreettisesta esimerkistä, vaikuttaisiko sähkö/vesimittari omassa asunnossa sähkön/veden kulutukseen, ajautuu keskustelu siihen, kuinka taloyhtiö ja kaupunki voisi omilla toimillaan vaikuttaa asumisen ympäristöystävällisyyteen. Mittarit omassa kodissa nähdään mahdollisena vaihtoehtona, mutta jostain syystä kaupungin tai taloyhtiön pakkokeinot koetaan paremmiksi vaihtoehdoiksi, tai ainakin niistä syntyy enemmän keskustelua. Vaikka tutkimukset osoittavat, että asennetuilla mittareilla on merkitystä ja vaikka haastateltaville kerrottiin näistä tutkimuksista, siirtävät he silti aiheen muihin toimiin. Ehkä mittareita ei nähdä tarpeeksi voimallisina keinoina tai ehkä mittarit omassa asunnossa koetaan vieraaksi asiaksi. Toki mittareiden asentaminen ei suoraan tarkoita sähkön tai veden käytön vähentämistä, sillä se ei pakota tai velvoita mihinkään. Toisin kuin esimerkiksi ehdotettu vettä säästävien suihkuhanojen asennus taloyhtiön saunatiloihin. Toisaalta eiväthän ehdotetut yhteistilatkaan velvoita niiden käyttöä, vaan tarjoavat mahdollisuuden siihen, että ihmiset voivat esimerkiksi saunoa yhteisissä saunoissa, eikä omia saunoja välttämättä tarvitsisi taloon rakentaa. Myös yhteinen pesutupa antaisi mahdollisuuden siihen, ettei jokaisen

asukkaan tarvitsisi hankkia omaa pyykinpesukonetta. Tästä haastateltavat veivät keskustelua eteenpäin ottamalla puheeksi aurinkosähkön.

”Ja tietysti näitä aurinkosähkökeräimiä (voisi olla taloyhtiöillä). Kaupungillakin on isoja rakennuksia, niin en tiedä minkä verran uusissa hankkeissa laitetaan aurinkopaneeleja katoille. Se on viilentäväkin tekijä ja kyllä niillä on merkitystä.”

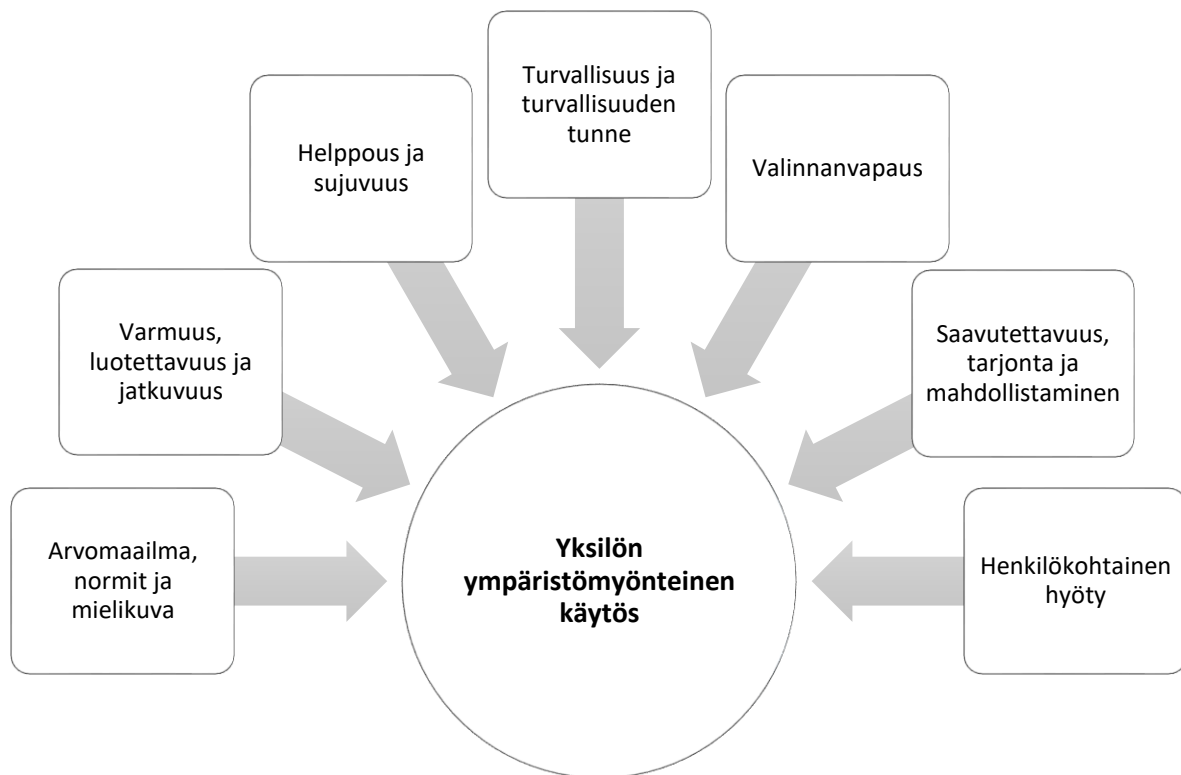
Aurinkosähkön käyttö nähtiin potentiaalisena niin taloyhtiöissä kuin kaupungin rakennuksissa. Aurinkosähkökeräimien rakentaminen talojen katoille voisi olla yksi potentiaalinen tapa mahdollistaa yksilöiden vähähiilisempi energiankulutus. Aurinkopaneelien keräämä aurinkoenergia on myös pois taloa lämmittävästä aurinkoenergiasta, joten aurinkopaneelit voisivat myös vähentää talojen ilmastointi tarpeita. Yksilöistä ja taloyhtiöistä voisi jopa tulla energiantuottajia kuluttamisen sijaan, sellaisina päivinä, kun aurinko paistaa yli omien sähkötarpeiden. Tätä on toki pohdittu aiemminkin, mutta lakipykälät ovat vielä hidasteena yksilöiden oman sähköntuotannon laajamittaisemmalle hyödyntämiselle. Voisiko asiassa olla kuitenkin potentiaalia kerrostaloyhtiöiden kohdalla? Suurissa kerrostaloissa asuu sen verran paljon ihmisiä, että aurinkosähkökeräimien rakentaminen talon katolle voisi olla kannattavaa. Myös sähkönkulutus on taloyhtiöissä niin suurta, että ylijäämää sähköä ei välttämättä synny aurinkoisimpinakaan päivinä, joten kaikki tuotettu sähkö menisin taloyhtiön omaan käyttöön, eikä myyntiprosessista tarvitsisi huolehtia. Aurinkosähkökeräimissä olisi kuitenkin potentiaalia niiden ympäristöystävällisyydestä sekä henkilökohtaisesta hyödystä syntyvän yhdistelmän vuoksi.

7 TULOSTEN ANALYSOINTI

Tässä luvussa esitellään tutkimuksen keskeiset tulokset ja vertaillaan tutkimustuloksia suhteessa aiempaan tutkimukseen sekä tuuppaukseen.

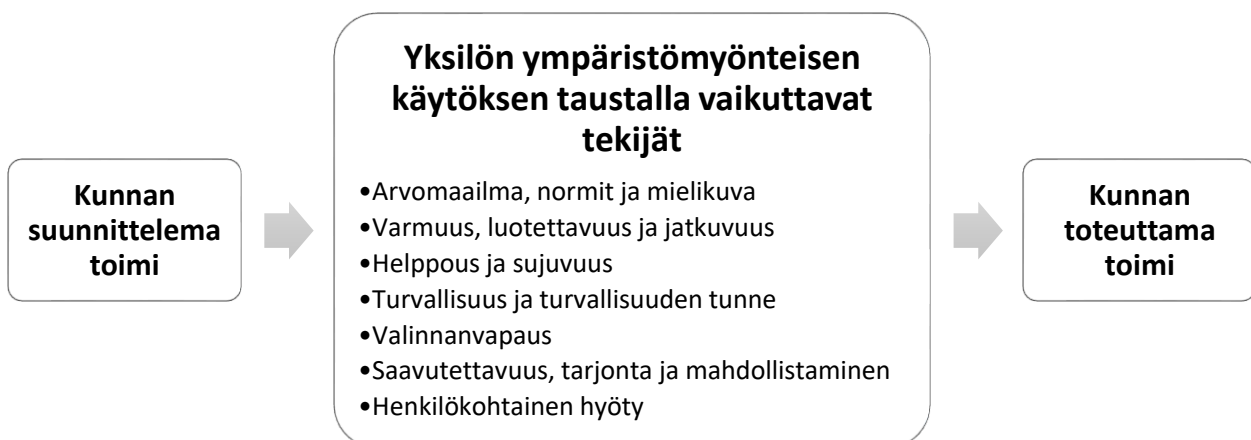
7.1 Keskeiset tutkimustulokset

Haastattelun tulokset jakautuivat seitsemään teemaan, joista jokainen esiteltiin omassa alaluvussaan. Teemoja olivat arvomaailma, normit ja mielikuvat; varmuus, luotettavuus ja jatkuvuus; helppous ja sujuvuus; turvallisuus ja turvallisuuden tunne; valinnanvapaus; saavutettavuus, tarjonta ja mahdollistaminen sekä henkilökohtainen hyöty. Aineistoa lähestyttiin teoriasidonnaisesti eli abduktiivisen päättelyn keinoin. Jako valittuihin teemoihin ja alalukuihin tapahtui haastattelun litterointia läpikäydessä sekä tulosten teemoja jäsenneltäessä. Teemoittelu oli täten aineistolähtöinen ja se toteutettiin sisällönanalyysiä mukaillen. Teemojen voidaan nähdä edustavan haastateltavien ajatusmaailmaa heidän pohtiessaan omaa ympäristöystävällistä käyttäytymistään sekä kaupungin suhdetta siihen. Teemat edustavat yksilön ympäristömyönteisen käytöksen taustalla vaikuttavia tekijöitä. Tämä on mallinnettu kuviossa 16.



Kuvio 16. Yksilön ympäristömyönteisen käytöksen taustalla vaikuttavat tekijät.

Pyrittäessä tukemaan yksilön ympäristömyönteistä käytöstä, olisi kunnan pohdittava suunnittelemaansa toimia kaikista seitsemän teeman mukaisesta näkökulmasta, jotta toteutettavat toimet tarjoaisivat ympäristömyönteiselle käytökselle vahvan pohjan. Sijoitettaessa tutkimuksen tuloksena saadut yksilön ympäristömyönteisen käytöksen taustalla vaikuttavat tekijät alaluvussa 1.3 esitettyyn kuvioon ”Kunnan ympäristömyönteistä käytöstä edistävät toimet” (kuvio 1), saadaan aikaseksi toimintaprosessi, jossa kunnan ympäristömyönteistä käytöstä edistävät toimet ottavat huomioon yksilön ympäristömyönteisen käytöksen taustalla vaikuttavat tekijät (kuvio 17).



Kuvio 17. Kunnan ympäristömyönteistä käytöstä edistävät toimet, jotka ottavat huomioon yksilön ympäristömyönteisen käytöksen taustalla vaikuttavat tekijät.

Mallissa kunta suunnittelee toteutettavaksi ympäristömyönteistä käytöstä tukevaa toimea. Ennen toimen täytäntöönpanoa, kunta pohtii, kuinka toimen toteutuksessa otetaan huomioon kukin seitsemästä yksilön ympäristömyönteisen käytöksen taustalla vaikuttavasta teemasta. Seuraavaksi demonstroidaan kuinka eri teemat näkyvät pohdittaessa eri sektoreille suuntautuvia ympäristömyönteistä käytöstä edistäviä toimia. Havainnot on tehty empiirisissä aineistoissa esitettyjen ajatusten perusteella.

Fokusryhmähaastattelussa nousi useaan otteeseen esille yksityisautoilu ja sen helppous. Se on tehty mahdollisimman mukavaksi käyttäjälleen, joten jos kestävämpien liikkumismuotojen halutaan kilpailevan yksityisautoilun kanssa, olisi kestävien liikkumismuotojen olosuhteita mietittävä kaikista seitsemän teeman mukaisesta näkökulmasta. Haluttaessa tukea ja lisätä pyöräilyn määrää Tampereella, vaikuttaisi siltä, että yksi isoimmista asioista olisi pyöräilyn jatkuvuuden, ennustettavuuden ja turvallisuuden parantaminen. Niin pyöräilyväylien kuin pyörävarkauksien vähentämisenkin osalta. Haastateltavat toivoivat varmuutta pyöräilyyn ja pyöräilyolosuhteisiin, jotta pyörän valitseminen kulkuneuvoksi tuntuisi helpolta valinnalta. Toisaalta esimerkiksi yksityisautoilun olosuhteita toivottiin heikennettäväksi, jotta muut liikkumismuodot eivät olisi niin suuressa epäsuhdassa suhteessa yksityisautoiluun. Miksi ihmiset haluaisivat valita muun kulkumuodon, kuin yksityisautoilun, jos suurin osa resursseista on käytetty tekemään yksityisautoilu helpoksi ja ensisijaiseksi vaihtoehdoksi? Tällä hetkellä monet pyöräilijät valitsevat pyörän liikkumismuodokseen tietoisesti, koska haluavat esimerkiksi harrastaa työmatkoillaan hyötyliikuntaa. Pyörä saatetaan valita myös ympäristötietoisuuden vuoksi. Jää kuitenkin paljon henkilöitä, joilla ei ole syytä vaihtaa yksityisautoa pyörään, sillä se tarkoittaisi oman kulkumuodon tuoman helppouden, varmuuden, sujuvuuden, jatkuvuuden ja turvallisuuden heikkenemistä. Jotta pyöräilystä voitaisiin tehdä tasaveroisesti houkutteleva vaihtoehto autoilun rinnalle, tulisi pyöräilyä kehittää nämä kaikki teemat mielessä pitäen.

Ruokakeskustelussa päällimmäisiksi teemoiksi nousi normien luominen sekä ekologisesti tuotetun ja vähäpäästöisen ruoan saavutettavuuden varmistaminen. Myös ekologisen ruoan hankkimisen helppous sekä tarjonnan laajuus herättivät keskustelua. Kulutuskäyttäytyminen nojaa opittuihin normeihin, jotka ohjaavat yksilöiden ostopäätöksiä sekä ruokailutottumuksia, joten pyrittäessä vaikuttamaan yksilöiden ruokailutottumuksiin ja kulutuskäyttäytymiseen, olisi pohjatyö kyettävä luomaan informaation, koulutuksen ja ekologisen ruoan normalisoinnin kautta. Jos kestävästi tuotetusta ja terveellisestä ruoasta pystytään tekemään normi, hinnan ja helppouden sijaan, muuttuvat yksilöiden ruokailutottumukset paljon ympäristöystävällisempään suuntaan. Onko kuitenkin

mahdollista, että kauppojen halpuuttaessa elintarvikkeiden hintoja aina vain enemmän, että esimerkiksi kaikista pienituloisimmat olisivat valmiita tinkimään saatavilla olevien elintarvikkeiden määrässä ja valikoimassa? Ihmiset ovat tottuneet, että kauppojen hyllyt notkuvat erilaisia elintarvikkeita vuodenajasta ja sijainnista riippumatta. Tästä syystä myös kestävien elintarvikkeiden on pystyttävä kilpailemaan hinnassa muiden elintarvikkeiden kanssa. Kauppojen tulisi olla lähellä kuluttajia, jotta yksityisautoiluun ei olisi tarvetta ja ekologisesti tuotettuja elintarvikkeita tulisi olla aina saatavilla. Julkinen sektori voisi vaikuttaa tähän tukemalla ekologista ruokaa ja sen tuotantoa, ilmastolle kuormittavan ruoan sijaan. Myös julkisen sektorin omien hankintojen tulisi rakentua kestävien elintarvikkeiden varaan. Tällä tavoin tuettaisiin ekologisten elintarvikkeiden kilpailukykyä ja menekkiä, sekä näytettäisiin esimerkkiä yksilöille ja yksityiselle sektorille. Kaiken kaikkiaan muutos lähtee kuitenkin normeista. Jos kuluttajien keskuudessa on paljon kysyntää ekologisille tuotteille, myös niiden tarjonta paranee ja hinta muuttuu kilpailukykyisemmäksi. Tämä puolestaan parantaa ekologisten tuotteiden menekkiä entisestään, jolloin syntyy eräänlainen ekologisuutta ruokkiva kehä.

7.2 Tutkimustulokset suhteessa aiempaan tutkimukseen

Verrattaessa tutkimustulosten pohjalta kehitettyä ”Yksilön ympäristömyönteisen käytöksen taustalla vaikuttavat tekijät” -mallia muihin, ympäristömyönteistä käytöstä edistäviin malleihin, on sekä yhtäläisyyksiä että eroja löydettävissä. Merkittävin ero löytyy mallien konkretian tasossa. Esimerkiksi Dobsonin (2010) määrittelemät ympäristökansalaisuuden edistämistä tukevat poliittiset toiminnot (kuvio 7) ja ”A review of best practice in environmental citizenship models” -selvityksessä (2012) määritellyt työkalut ympäristökansalaisuuden syntymisen edesauttamiseksi (kuvio 8), ovat paljon konkreettisemmän tason toimia, kuin tässä tutkimuksessa muodostetun mallin teemat. Siinä missä Dobson ja ”A review of best practice in environmental citizenship models” -selvitys ovat listanneet havainnoimansa konkreettiset toimet suoraan malleihinsa, oli tässä tutkimuksessa pyrkimyksenä pohtia millaiset teemat löytyvät ehdotettujen konkreettisten toimien taustoilta. Pohdinnan seurauksena syntyi seitsemän teemaa, jotka vaikuttavat yksilön ympäristömyönteisen käytöksen taustalla. Suurin yhtäläisyys aiemmin esiteltyihin malleihin ja kuvioihin syntyi haastateltavien keskustelun kautta, sillä haastateltavat käsittelivät useita aiemmissa malleissa ja kuvioissa listattuja toimia ja työkaluja haastattelun aikana. Yhtäläisyydet esitellään seuraavaksi niin, että jokainen malli tai kuvio on eriteltyä omaksi kappaleekseen. Vertailun selkeyttämisen vuoksi

jokainen kappale alkaa lihavoidulla otsikolla, joka kertoo, mihin malliin tai kuvioon fokusryhmähaastattelun tuloksia verrataan.

”Ympäristökansalaisuuden edistämistä tukevat poliittiset toiminnot” (kuvio 7)

Suurin osa Dobsonin mallin esittämistä toimista käsiteltiin fokusryhmähaastattelussa haastateltavien toimesta. Dobson esimerkiksi peräänkuuluttaa yhteisön keskinäistä yhteyttä parantavien työkalujen tukemista sekä sosiaalisen pääoman kasvattamista. Haastateltavat olivat samoilla linjoilla toivoessaan esimerkiksi kaupunginosakohtaisen yhteisöllisyyden tukemista. Dobson toivoi ympäristövaikutusten tuomista lähemmäs kotia. Haastateltavat esittivät, että heidän mielestään tiedotuksen tulisi sisältää konkreettisia esimerkkejä ja olla sidottuna asioihin, joihin ihmisillä on henkilökohtaisen tunneside. Dobson esitti, että vapaaehtoisuutta ja kansalaisyhteiskunnan toimintaa tulisi tukea. Haastateltavakin peräänkuuluttivat vapaaehtoisuutta, mutta heidän keskustelun painopiste kulki vapaaehtoisuudessa kaupungin pakkokeinojen vastakohtana, ei niinkään Dobsonin kansalaistoimintaan linkittyvässä vapaaehtoisuudessa.

”Työkalut ympäristökansalaisuuden syntymisen edesauttamiseksi” (kuvio 8)

Myös suurin osa ”A review of best practice in environmental citizenship models” -selvityksessä määritellyistä työkaluista oli keskustelun kohteena fokusryhmähaastattelussa. Toisaalta osa selvityksessä listatuista työkaluista liittyy tematiikaltaan enemminkin toimenpiteiden valmisteluun tai taustoitukseen, joten nämä työkalut eivät lähtökohtaisestikaan linkity täysin fokusryhmähaastattelussa käytyyn keskusteluun, jonka keskiössä olivat kuntalaisten kokemukset kaupungin vaikuttamismahdollisuuksista. Kuntalaisten tietämys painottuu arjen valintoihin ja niihin vaikuttaviin keinoihin, joten on ymmärrettävää, että keskustelu pysyi lähellä kuntalaisten oman elämän kokemuksia. Tästä syystä ”A review of best practice in environmental citizenship models” -selvityksen työkaluista, esimerkiksi osallistuvat päätöksentekomallit ja konsensuksen rakentaminen tai monen osapuolen kumppanuudet ja kustannussäästöt, eivät nousseet keskusteluun.

Selvityksessä esitellyistä työkaluista, jotka ovat lähempänä haastateltavien arkielämää, nousi sen sijaan keskusteluun oikeastaan jokainen. Esimerkiksi ympäristötieto ja opetus sekä luotettavan, asiantuntevan ja paikallisesti relevantin informaation tarjoaminen, olivat asioita, joita myös haastattelijat toivoivat lisättäväksi. Paikallisten tuotteiden hyödyntäminen nähtiin sekä selvityksessä että haastateltavien toimesta hyväksi työkaluksi. Siinä missä selvityksessä esitettiin paikallisten mestarien hyödyntämistä, mielivät haastateltavat kaupungin toimimista esimerkkinä. Selvityksessä

nostetaan esille myös sosiaalisen kuuluvuuden tunteen lisääminen ja identiteetin tunne sekä yhteys paikkaan. Niin ikään haastateltavat toivoivat merkityksellistämistä, jotta valinnat tuntuisivat henkilökohtaisemmilta, läheisimmiltä ja tärkeämmiltä sekä yhteishengen luomista, esimerkiksi taloyhtiö kohtaisesti, jolloin sosiaalisen kuuluvuuden tunne kasvaisi ja paikallinen, ympäristömyönteinen, identiteetti vahvistuisi. Yhteishengen luominen linkittyy myös selvityksessä esitettyyn paikallisen sosiaalisen infrastruktuurin ja tukiverkkojen käyttöön. Haastateltavat kaipaivat vahvempaa yhteistilojen hyödyntämistä ja erilaisten ympäristömyönteisten tempausten sekä tapahtumien järjestämistä, jotka kaikki tukisivat kuntalaisten yhteisöllisyyttä ja näin edesauttaisivat luomaan ympäristöystävällisempää arvomaailmaa.

”Kuntien yleisimpiä suunniteltuja ilmastotoimenpiteitä sektoreittain” (taulukko 5)

Dobsonin ja ”A review of best practice in environmental citizenship models” -selvityksen mallien lisäksi haastateltavien keskustelu kattoi hyvin myös ”Kuntien ilmastotavoitteet ja -toimenpiteet” -selvityksen (2018) listaamat kuntien yleisimpiä suunniteltuja ilmastotoimenpiteitä sektoreittain ja ”Kohti ilmastoviisasta arkea” -raportissa (2017) määritellyt kulutuksen ja kuluttajien valintojen ohjaamiseen tähtäävät työkalut. Haastateltavat esimerkiksi sivusivat jokaista sektoria, jonka alle ”Kuntien ilmastotavoitteet ja -toimenpiteet” -selvitys kokosi viidenkymmenen suurimman kunnan yleisimpiä suunniteltuja ilmastotoimenpiteitä (taulukko 5). Energiasektoria sivuttiin keskustelemalla energiatehokkuustoimenpiteistä sekä aurinkopaneelien hankkimisesta kunnan ja kuntalaisten rakennuksiin. Liikennesektoria käsiteltiin puhumalla julkisesta liikenneverkosta ja lippuhintamuutoksista sekä kävely- ja pyöräilyverkoston laajentamisesta ja kehittämisestä. Rakentamisen ja kaavoituksen -sektoria käsiteltiin keskustelemalla rakennuksiin liittyvistä ympäristöystävällistä elämäntapaa edistävistä vaatimuksista, esimerkiksi yhteistiloista ja sähkö- ja vesimittareiden asentamisesta. Myös kaavoituksen toivottiin edistävän ilmastotavoitteita. Jätesektorilla keskustelussa mainittiin esimerkiksi kierrätysjärjestelmän laajentaminen ja kehittäminen. Haastateltavat myös toivoivat yksinkertaisesti enemmän roskiksia katukuvaan ja erilaisten roskankeräystepausten järjestämistä. Maataloussektorin osalta mainittiin kunnallisten ruokapalvelu-hankintojen ohjaaminen tukemaan kasvis- ja lähiruokatuotantoa. ”Muut ohjauskeinot” -sektorilta käsiteltiin ilmastokoulutus oppilaitoksissa, viestintä ja neuvontapalvelut ja kuntalaisten ja yritysten aktivoiminen erilaisilla kampanjoilla ja tapahtumilla. Näin ollen vaikuttaa siltä, että viidenkymmenen suurimman kunnan suunnittelemaat ilmastotoimenpiteet vastaavat hyvin haastateltavien kaipaamia ympäristömyönteisyyteen kannustavia toimenpiteitä, sillä sektorit, joille

toimia ollaan suuntaamassa, sekä useat sektorien alle listatut toimet, nousivat keskustelussa esiin haastateltavien toimesta.

”Kulutuksen ja kuluttajien valintojen ohjaamisen työkalut ” (taulukko 4)

Peilattaessa fokusryhmähaastattelun teemoja ”Kohti ilmastoviisasta arkea” -raportissa määriteltyihin kulutuksen ja kuluttajien valintojen ohjaamiseen tähtääviin työkaluihin, jotka esiteltiin taulukossa 4, on vastaavuutta havaittavissa. Kuluttajien valintojen osalta asumisen sektorilla ”Kohti ilmastoviisasta arkea” -raportissa luetellaan potentiaalisiksi työkaluiksi esimerkiksi säädöt ja korjaukset, jotka liittyvät laitteiden ostoon ja käyttöön. Myös haastateltavat halusivat kaupungin tukevan tavaroiden korjauspalveluja, jotta laitteiden mennessä rikki, ei aina tarvitsisi ostaa uutta. Liikkumisen sektorilla ”Kohti ilmastoviisasta arkea” -raportissa luetellaan käytettäväksi kolme keinoa. Kulikutapavalinnat, auton valinnan ja lomalennot. Näistä kolmesta jokaista käsiteltiin myös haastattelussa. Haastateltavat peräänkuuluttivat toimia, jotka tukisivat kestävämpien liikuntamuotojen käyttöä, varsinkin suhteessa yksityisautoon. Toisaalta myös yhteiskäyttöautoista oltiin kiinnostuneita ja niiden kulkuvoimaksi toivottiin sähköä fossiilisten polttoaineiden sijaan. Lomalentojen houkuttelevuutta ehdotettiin vähennettäväksi tekemällä Tampereesta houkutteleva lomakohde myös Tamperelaisille itselleen. Jos lomafiiliksen ja arjesta irtaantumisen onnistuisi toteuttamaan Tampereella, ei kuntalaisilla olisi niin suurta hinkua lähteä lomalennolla toiseen maahan.

Ruoan osalta ”Kohti ilmastoviisasta arkea” -raportti listaa huomionarvioisiksi kohdiksi ruokavalion, ruoan valmistuksen sekä hävikin. Myös näistä kolmesta kohdasta sivuttiin haastattelussa jokaista. Ruokavalion osalta haastateltavat miettivät, että yksilöiden arvomaailmaan, mielikuviin ja normeihin vaikuttamalla, kunta voisi edesauttaa kestävämpien valintojen normalisoitumisessa. Edesauttavia toimia olisivat esimerkiksi peruskouluissa tarjottavan ruoan vähähiilisyys ja eettisyys. Samoja kriteereitä toivottiin myös kotitaloustunnille, joka linkittyy myös ruoan valmistukseen. Laadukkaiden ja lähellä tuotettujen raaka-aineiden hyödyntäminen koulussa tukisi niiden hyödyntämistä myös oppilaiden vapaa-ajalla. Se myös tukisi lähellä tuotetun ja laadukkaan ruoan tuotantoa. Hävikkiä toivottiin vähennettävän esimerkiksi niin, että kunta möisi ylijäämäruokaa laitoskeittiöistään päivän päätteeksi pois.

Kulutuksen päästövähennemien mahdollistajat -sektorille ”Kohti ilmastoviisasta arkea” -raportissa listataan informaatio-ohjaus, kokeilut, verkostojen tuki ja muiden esimerkki. Myös näitä toimia sivuttiin haastattelussa. Informaatio-ohjausta toivottiin lisättäväksi esimerkiksi ihmisten mielikuviin ja arvomaailmaan vaikuttamiseksi. Informaation toivottiin myös olevan lähempänä kuntalaisia, yleismaallisuuden sijaan, luoden konkretiaa ja merkityksellisyyttä kuntalaisten tekemiin valintoihin.

Muiden, varsinkin kaupungin, näyttämän esimerkin katsottiin tukevan kuntalaisten ympäristöystävällistä käyttäytymistä. Haastateltavat mieltivät, että jos kuntien omissa organisaatioissa kyettäisiin toimimaan ympäristöystävällisesti, näyttäisi se mallia myös yksilöille, jotka saattavat esimerkiksi kokea ympäristöystävällisesti elämisen taakaksi, joka sysätään yksilöiden niskaan. Kokeilujen tukeminen sekä verkostojen antama tuki ilmenivät keskustelun kuluessa haastateltavien toivoessa uudenlaisia toimintatapoja esimerkiksi kestävän liikenteen tai asumisen saralla. Liikennettä toivottiin uudistettavaksi esimerkiksi yhteiskäyttöautoja kokeilemalla ja asumiseen linkittyviä ympäristöystävällisiä valintoja toivottiin tuettavaksi julkisen sektorin puolelta.

Kuluttajien valintoihin suorasti vaikuttamisen lisäksi ”Kohti ilmastoviisasta arkea” -raportissa listataan vaikuttamisen keinoja myös rakenteellisiin tekijöihin arjen valintojen takana. Näistä haastateltavat sivusivat esimerkiksi energiatehokasta korjaus- ja uudisrakentamista puhumalla yksityisiin ja julkisiin rakennuksiin asennettavista aurinkosähkökeräimistä. Liikennemuotojen käytettävyydestä ja liikennepalveluista haastateltavat keskustelivat peräänkuuluttamalla varmuutta, sujuvuutta ja jatkuvuutta kestäville liikennemuodoille. Myös sujuvuutta ja helppoutta toivottiin lisäävän, jotta ero yksityisautoiluun saataisiin kapeammaksi. Ruoantuotannon, elintarviketeollisuuden sekä kauppojen ja ravintoloiden tarjonnan kohdalla haastateltavat puhuivat lähiruoan tukemisesta tarjoamalla lähiruokaa niin peruskoulujen laitoskeittiöissä kuin kotitaloustunnillakin. Lähiruokaringeissä nähtiin potentiaalia ja isojen supermarketien sijaan toivottiin enemmän pieniä kivijalkakauppoja, joiden valikoima painottaisi eettisiä ja lähellä tuotettuja tuotteita. Eettisiä tuotteita tarjoavia kauppoja ja ravintoloita toivottiin tuettavan kaavoituksella, sekä esimerkiksi kehittämällä sovellus, joka listaisi eettisiä tuotteita tarjoavia yrityksiä ja näin toisi niiden olemassaolon ja tarjonnan paremmin kuluttajien tietoisuuteen.

Liikenteen ja maankäytön suunnittelun, rakennusnormien, taloudellisen ohjauksen sekä julkisten hankintojen toivottiin kaikkien kohdistuvan ympäristöystävällisten valintojen tekemisen tueksi niin ”Kohti ilmastoviisasta arkea” -raportin listauksessa kuin haastattelussakin. Liikenteen ja maankäytön suunnittelun osalta haastateltavat esittivät, että esimerkiksi parempi pyöräilyinfrastruktuuri loisi pyöräilyyn varmuutta, jatkuvuutta ja luotettavuutta. Se parantaisi sekä pyöräilijöiden että muiden liikkujien turvallisuutta ja turvallisuuden tunnetta, sekä tekisi pyöräilystä helpompaa ja sujuvampaa. Rakennusnormien kohdalla esimerkiksi yhteiskäyttötiloja toivottiin lisääväksi, vaikkapa pyykinpesutuvan muodossa, jotta jokaisen asukkaan ei tarvitsisi ostaa omaa pyykinpesukonetta. Taloudellisessa ohjauksessa haastateltavat näkivät erityistä potentiaalia, sillä haastateltavat eivät kokeneet pakkokeinoja erityisen hyväksi vaikuttamisen työkaluksi. Sen sijaan valinnanvapautta

pidettiin tärkeänä. Valintoihin toivottiin kuitenkin tuotavaksi taloudellista näkökulmaa, jolloin kukin kuluttaja voisi itse arvottaa, paljonko on valmis maksamaan esimerkiksi yksityisautoilusta. Julkisten hankintojen osalta haastateltavat sivusivat sitä, että esimerkiksi kaupungin omistamien laitoskeittiöiden tulisi suosia lähellä ja eettisesti tuotettuja raaka-aineita. Myös sitä, että Tampere on Reilun kaupan kaupunki, sivuttiin ja toivottiin, että Reilun kaupan tuotteiden hyödyntäminen leviäisi laajemmallekin kaupungin organisaatioissa.

Dietzin & Sternin ympäristökansalaisuuden syntymistä tukevat uudet ja vanhat työkalut

Jos verrataan fokusryhmähaastattelussa käytyä keskustelua Dietzin & Sternin (2002) tekemään jakoon ympäristökansalaisuuden syntymistä tukevista uusista ja vanhoista työkaluista, voidaan havaita, että haastattelussa käsiteltiin sekä uusia että vanhoja työkaluja, painopisteen sijoittuessa kuitenkin selvästi uusiin työkaluihin. Vanhoihin työkaluihin luetaan komento- ja valvontatoiminta (command and control) sekä markkinaperusteiset lähestymistavat. Esimerkiksi komento- ja valvontatoimintaan sijoittuvia pakkokeinoja ei nähty ensisijaiseksi vaikuttamisen vaihtoehdoksi. Markkinaperusteisissa lähestymistavoissa nähtiin mahdollisuuksia lähinnä siten, että julkinen sektori tekee useista arjen valinnoista taloudellisia valintoja, asettaen ympäristölle kestävämmät ratkaisut kalliimmaksi, kuin ympäristöystävälliset. Haastateltavat peräänkuuluttivatkin vanhojen työkalujen sijaan koulutukseen, tarjontaan, informaatioon ja vapaaehtoisuuteen painottuvia ratkaisuja, jotka Dietz ja Stern listaavat kuuluvaksi uusiin työkaluihin. Tulos on linjassa ympäristöpolitiikan luonteen muutoksen kanssa, josta Dietzin ja Sternin lisäksi kirjoittavat myös Gunningham & Sinclair (1998), Hawthorne & Alabaster (1999) ja Stern (2000).

7.3 Tuuppaus ja haastattelun tulokset

Siinä missä aiemmissa aiheeseen linkittyvissä tutkimuksissa ja selvityksissä pohditaan vanhojen ja uusien ympäristöystävällisiä valintoja edesauttavien työkalujen hyödyntämistä, uupuu tuuppauksen käsittely näistä julkaisuista kokonaan. Tuuppauksesta voisi kuitenkin löytyä potentiaalia vastaamaan useampaankin haastattelussa esiin nousseista teemoista tai vähintäänkin tukemaan näihin teemoihin suunniteltuja toimenpiteiden kokonaisuuksia. Jäsentäessä tuuppauksen potentiaalia tuuppauksen neljän tyypin mukaan (tiedon tarjoaminen, muutokset fyysisessä ympäristössä, vihreän oletusasetuksen käyttö ja sosiaalisten normien käyttö sekä säännöllinen palaute) (kuvio 10) on esimerkiksi tiedon tarjoamista ja sosiaalisten normien hyödyntämistä sivuttu useammassa muussakin

julkaisussa, kuin tuuppauksesta kertovissa. Tuuppaus kuitenkin tuo uutta näkökulmaa sekä tiedon tarjoamiseen että sosiaalisten normien käyttöön ja säännölliseen palautukseen.

Erityisesti pyrittäessä vaikuttamaan kuntalaisten arvomaailmaan, normeihin ja mielikuviin, voi tuuppauksesta olla paljonkin hyötyä. Arvomaailma, normit ja mielikuvat syntyvät ajan kanssa, yksilöiden eläessä elämäänsä ja vastaanottaessaan informaatiota ympäröivästä maailmasta. Tuuppauksen peruseriaatteena on vaikuttaa yksilöiden valintoihin ilman, että yksilö edes tiedostaa olevansa vaikuttamisen kohteena. Tuuppaustyypeistä ensimmäinen, tiedon tarjoaminen, sopii hyvin arvomaailmaan, normeihin ja mielikuviin vaikuttamiseen, sillä kouluissa ja koulutuksissa tarjottava opetus tai vaikkapa erilaiset informaatiokampanjat tai reaaliaikaisen informaation tarjoaminen, vaikuttavat kuntalaisten valintoihin. Jos tarjottava tieto on ympäristöystävällistä, saa se yksilön todennäköisemmin valitsemaan ympäristöystävällisesti valintatilanteen koittaessa. Tiedon tarjoaminen myös mahdollistaa ympäristöystävällisemmän elämän elämisen helpommin ja sujuvammin, kuin jos yksilö joutuisi itse aina ottamaan selvää asioista. Laaja tiedon tarjonta edesauttaa täten ympäristöystävällisen elämäntavan elämistä, sen tehdessä asioiden ympäristöllisistä vaikutuksista yleistä ja helposti saatavaa tietoa. Tiedon tarjoaminen ei kuitenkaan velvoita yksilöitä minkäänlaisiin toimiin, joten tiedon tarjoaminen ei uhkaa yksilöiden valinnanvapautta, jota haastateltavat pitivät tärkeänä.

Yksilöiden kokemaa helppoutta ja sujuvuutta voidaan edesauttaa toisella tuuppaustyyppillä, eli vihreän oletusasetuksen käytöllä. Muuttamalla kodin tai toimiston oletuslämpötilaa tai vaikkapa sähkösopimuksen oletusvalintaa ympäristöystävällisemmäksi, voidaan ympäristöystävällisistä valinnoista tehdä helppoja ja sujuvia. Toisaalta myös tässä tapauksessa yksilön valinnanvapaus säilyy. Yksilön on vain nähtävä enemmän vaivaa valitakseen ympäristöystävällisen vaihtoehdon sijaan toinen vaihtoehto. Vihreän oletusasetuksen käyttö voi myös parantaa ympäristöystävällisten vaihtoehtojen saavutettavuutta ja tarjontaa, yhä useamman kuntalaisen valitessa ympäristöystävällisen vaihtoehdon ja näin parantaen sellaisen vaihtoehdon kannattavuutta. Tämä puolestaan voi laskea ympäristöystävällisen vaihtoehdon kustannuksia ja näin tuottaa yksilöille myös henkilökohtaista hyötyä, tehden ympäristöystävällisistä valinnoista taloudellisesti kannattavia.

Myös kolmannella tuuppaustyyppillä, muutoksilla fyysisessä ympäristössä, esimerkiksi roska-astioiden ulkonäköä tai lautasten kokoa muuttamalla, voidaan vaikuttaa yksilöiden mielikuviin. Roska-astian miellyttävämpi ulkonäkö voi houkutella yksilöä kierrättämään ahkerammin ja lautasen pienempi koko vaikuttaa yksilön mielikuvaan siitä, kuinka täynnä lautanen on ruokaa otettaessa. Toisaalta yksilön valinnanvapaus säilyy, eikä ketään pakoteta tekemään mitään. Neljännen

tuuppaustyyppin eli sosiaalisten normien käytön sekä säännöllisen palautteen annon kohdalla, palaute energian ja veden käytöstä verrattuna sosiaaliseen vertailuryhmään sekä sosiaaliseen vastuuseen keskittyvät tiedotuskampanjat, edesauttavat myös kuntalaisten mielikuviin, arvomaailmaan sekä normeihin vaikuttamisessa. Toisaalta neljäskään tuuppaustyyppi ei poista yksilöiden valinnanvapautta.

8 JOHTOPÄÄTÖKSET

Tässä luvussa ja sen alaluvuissa esitellään aineiston analyysin ja tulosten pohjalta muodostetut tutkimuksen keskeiset johtopäätökset, pohditaan johtopäätösten merkitystä ja annetaan suosituksia, käydään läpi tutkimuksen onnistumista ja kontribuutiota sekä esitetään mahdollisia jatkotutkimusaiheita.

Tämä tutkimus toteutettiin toimeksiantona Tampereen kaupungille ja sen tavoitteena oli selvittää, mitkä yksilön ympäristömyönteisen käytöksen taustalla vaikuttavat tekijät kunnan tulisi ottaa huomioon, suunnitellessaan yksilön ympäristömyönteistä käytöstä edistäviä toimia. Hyödyntäen sekä kvantitatiivisesti että kvalitatiivisesti kerättyä aineistoa ja käyden läpi kuntien julkaisemaa aineistoa niiden omasta toiminnastaan sekä aiheesta aiemmin julkaistuja tutkimuksia ja raportteja, tutkimuksessa pyrittiin vastaamaan abduktiivisen päättelyn keinoin tutkimusongelmaan: ”Mitkä tekijät vaikuttavat yksilön ympäristömyönteisen käytöksen taustalla?”.

Tutkimuksen keskeiseksi tulokseksi muodostui aineistosta abduktiivista sisällönanalyysia hyödyntäen muodostetut seitsemän teemaa, jotka vaikuttavat yksilön ympäristömyönteisen käytöksen taustalla. Teemat olivat ”*Arvomaailma, normit ja mielikuvat*”, ”*Varmuus, luotettavuus ja jatkuvuus*”, ”*Helppous ja sujuvuus*”, ”*Turvallisuus ja turvallisuuden tunne*”, ”*Valinnanvapaus*”, ”*Saavutettavuus, tarjonta ja mahdollistaminen*” sekä ”*Henkilökohtainen hyöty*”. Teemojen perusteella luotiin malli ”Yksilön ympäristömyönteisen käytöksen taustalla vaikuttavat tekijät” (kuvio 16). Löydösten pohjalta oli mahdollista luoda myös prosessimalli ”Kunnan ympäristömyönteistä käytöstä edistävät toimet, jotka ottavat huomioon yksilön ympäristömyönteisen käytöksen taustalla vaikuttavat tekijät” (kuvio 17). Mallit tarjoavat kunnille toimintatavan, joka ottaa kuntalaisten ympäristömyönteisen käytöksen taustalla vaikuttavat tekijät huomioon. Suunnitellessaan ja toteuttaessaan ympäristömyönteistä käytöstä edesauttavia toimia, tulisi kunnan arvioida suunnittelemaansa toimia kaikista seitsemän teeman mukaisesta näkökulmasta, jotta toteutettavat toimet tarjoaisivat kuntalaisten ympäristömyönteiselle käytökselle vahvan pohjan.

Tutkimuksessa pyrittiin myös selvittämään, minkälaisia ympäristömyönteistä käytöstä tukevia työkaluja kunnilla on hyödynnettävänä, millaisin toimin kunnat ovat lähteneet edesauttamaan kuntalaisten ympäristömyönteistä käyttäytymistä sekä kuinka näistä toimista ja niiden onnistumisesta on raportoitu. Aiemmin julkaistun aineiston perusteella kunnilla on käytössään laaja varustus erilaisia ympäristömyönteistä käytöstä tukevia työkaluja ja toimia, ja kunnat hyödyntävät näitä työkaluja ja toimia laajasti. Niiden hyödyntämisestä ja sen onnistumisesta raportointi kuitenkin ontuu. Syynä ovat esimerkiksi sosiaalisten vaikutusten arvioimisen haasteellisuudet määrällisiä mittareita käyttämällä, eri organisaatioiden erilaiset näkemykset tulosten arvosta, arvioinnin puuttuminen toteutettavista hankkeista sekä haasteet osoittaa erilaisten hankkeiden vaikutukset yksilöiden käytökseen sekä toimiin.

Aineiston perusteella kuntien käytössä olevat ympäristömyönteistä käytöstä edesauttavat työkalut ja toimet on mahdollista eritellä usealla eri tavalla. Yksi yleisimmistä tavoista on sijoittaa työkalut ja toimet kunnan toimintasektorien, kuten kaavoituksen tai omistajaohjauksen alle. Tällöin tärkeimpiä työkaluja ja toimia ovat maapolitiikka ja kaavoitus, julkiset hankinnat, omistajaohjaus, taloudelliset ohjauskeinot sekä organisoituminen. Perinteisten kunnan toimintasektorien lisäksi toimia ja työkaluja sijoitettiin luokkaan ”muut ohjauskeinot”, sillä kyseisille toimille ja työkaluille ei perinteisessä toimintasektorikentässä ollut vielä omaa paikkaansa tai ne ovat sektoreita läpileikkaavia. ”Muut ohjauskeinot” -luokkaa käytettiin esimerkiksi ”Kuntien ilmastotavoitteet ja -toimenpiteet” -selvityksessä (2018) ja sen alle sijoittuvat toimet kuten ilmastoviestintä ja kasvatus sekä koulutus ja ympäristömyönteisten normien muodostaminen. Aineistojen perusteella on mahdollista todeta, että ”muut ohjauskeinot” -luokan puitteissa tapahtuu suurin osa ympäristömyönteistä käytöstä vahvimmin tukevista toimista. Tämä johtuu siitä, että erilaisten kannustimien tai rangaistusten, rajoitusten ja maksujen sijasta todennäköisimmin pisimpään jatkuva ympäristömyönteinen käytös lähtee yksilön asenteiden muutoksesta. Yksilön käytökseen vaikuttamisen sijasta tulisikin pyrkiä vaikuttamaan yksilön asenteeseen.

Tutkimuksen tavoitteisiin kuului myös selvittää, millaisia kuntalaisten ympäristömyönteistä käytöstä tukevia toimia kuntalaiset toivoisivat kunnan hyödyntävän. Empiirisen aineiston perusteella kuntalaiset toivovat kuntien hyödyntävän samantyyppisiä työkaluja ja toimia, joita aiheesta kirjoitettujen julkaisujen mukaan kunnilla on jo käytössä. Tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, että kuntalaiset olisivat välttämättä täysin tyytyväisiä kuntien tämän hetkiseen toimintaan, sillä vaikka hyödynnettävät toimenpiteet ja työkalut olisivat lähtökohdiltaan samoja, ne voivat tarkemmalta sisällöltään ja painotuksiltaan olla erilaisia.

Tutkimuksessa selvitettiin myös tuuppauksen potentiaalia ympäristöpoliittisena työkaluna. Uutena ympäristömyönteistä käytöstä tukevana työkaluna tuuppauksesta on löydettävissä paljonkin potentiaalia. Tätä havaintoa tukevat sekä aiheesta kirjoitetut julkaisut että tämän tutkimuksen empiirinen aineisto. Tuuppaus voi toimia erityisen hyvin pyrittäessä vaikuttamaan kuntalaisten normeihin, mielikuviin ja arvomaailmaan. Arvomaailmaan ja normeihin voi vaikuttaa kaikilla tuuppauksen neljästä tyypistä, mutta erityisen hyvin niihin vaikuttamiseen sopii kaksi tuuppaustyyppiä, jotka ovat tiedon tarjoaminen sekä sosiaalisten normien käyttö ja säännöllinen palaute. Kolmas tuuppaustyyppi, Vihreän oletusasetuksen käyttö, jossa valintatilanteisiin oletusasetukseksi on valittu valmiiksi ympäristömyönteinen vaihtoehto, kuten uusiutuvilla energiantuotantotavoilla tuotettu sähkö sähkösopimusta tehdessä, sopii yksilön kokeman helppouden ja sujuvuuden edesauttamiseen, säilyttäen kuitenkin yksilön valinnanvapauden. Neljäs tuuppaustyyppi, muutokset fyysisessä ympäristössä, soveltuu erityisen hyvin mielikuviin vaikuttamiseen.

Kunta voi siis edesauttaa yksilön ympäristömyönteistä käytöstä monenlaisin toimin ja työkaluin, ja niin monet kunnat ovat lähteneet tekemään. Kuntien hyödyntämien toimien ja työkalujen raportoimisen puutteista johtuen, kaikilla kunnilla ei välttämättä kuitenkaan ole täysin tiedossa millaisia työkaluja ja toimia niillä olisi käytettävissään. Raportoimisen puutteista johtuen monet kunnat myös pyrkivät löytämään vastauksia yhtä aikaa samoihin ongelmiin. Kohdentaakseen ympäristömyönteisestä käytöstä tukevat työkalut ja toimet parhaalla mahdollisella tavalla, tulisi kuntien ottaa huomioon yksilön ympäristömyönteisen käytöksen taustalla vaikuttavat tekijät, jotka oli mahdollista jakaa tämän tutkimuksen perusteella seitsemään teemaan.

8.1 Pohdinta ja suositukset

Siinä missä ilmastokysymykset ovat ennen tulkittu varsin kapea-alaisina ongelmina, joka on osaltaan hidastanut ilmastopolitiikan tavoitteiden toteutumista (Kerckänen 2010), pyritään ilmastokysymyksiin vastaamaan nykyään paljon laajemmalla sektorilla, kuten useiden kuntien läpileikkaavat hiilineutraalisuustavoitteet osoittavat. Kuntien omien toimintojen ympäristöystävällisyyden lisäksi kunnat pyrkivät vaikuttamaan kuntalaisten valintoihin, jotta hiilineutraalisuus kyettäisiin saavuttamaan koko kunnan tasolla.

Kuntalaisten valintoihin pyritään vaikuttamaan suorien vaikutuskeinojen lisäksi myös epäsuorasti, ja tavoitteena olisi, että kuntalaisten tekisivät ympäristömyönteisiä ratkaisuja mahdollisimman paljon,

mieluiten automaattisesti, ei kannustimien tai rangaistusten vuoksi. Tällaisesta ympäristömyönteisestä käytöksestä, joka toteutuu niin julkisesti kuin yksityisestikin, käyttävät jotkut termiä ympäristökansalaisuus. Sen aikaansaama käyttäytyminen kestää todennäköisemmin pitemmällä aikavälillä, kuin taloudellisista kannustimista johtuva käyttäytyminen (Dobson 2005). Ympäristökansalaista ohjaa usko kestävän politiikan luomiseen yhdessä. Välittömien etujen tyydyttämisen sijaan tällainen henkilö tavoittelee yhteisönsä ja ympäristönsä hyvinvointia, tiedostaen tulevien sukupolvien oikeudet ja tarpeet. (Dobson 2010; Barnett ym. 2005.) Ympäristökansalaisuus linkittyy myös hallinnan käsitteeseen, sen tarjotessa mallin ympäristömyönteiselle, hallintaan osallistuvalla toimijalla (MacGregor ym. 2005). Kunnat, jotka haluavat muokata kuntalaistensa käyttäytymistä ympäristöystävälliseen suuntaan, tavoittelevat siis ympäristökansalaisuutta, käyttivät ne tätä termiä tai eivät.

Tarkasteltaessa kuntien asettamia ympäristöpoliittisia tavoitteita, eri toimijoilla on usein erilaiset näkemykset siitä, miten esimerkiksi hiilineutraalisuutta tai ympäristökansalaisuutta tulisi tavoitella. Tavoitteiden saavuttamisen aikataulu, keinot ja jopa käsitteiden sisältö saattavat olla kiistojen kohteena. (Haila ym. 2013.) Vaikka esimerkiksi hiilineutraalisuuteen tähtäävien toimien valikoima on laaja, on kuntien ympäristöpolitiikassa havaittavissa myös paljon samankaltaisuutta, sillä useat kunnat ovat valinneet ympäristöpolitiikan tavoitteeksi nimenomaan hiilineutraalisuuden. Tavoitteiden samankaltaisuuden lisäksi ympäristöasioita ei nähdä enää niin vahvasti ongelmaksi, joka tulisi hoitaa erillään muusta toiminnasta. Toisaalta, vaikka kunnat tavoittelevat hiilineutraalisuutta, niiden raportointi omista ilmastotoimistaan ja -toimiensa onnistumisesta on vähäistä. Tämä on harmillista, sillä ilmastotoimien raportointi edesauttaisi parhaiden keinojen löytämistä, sillä silloin jokaisen kunnan ei tarvitsisi käyttää aikaa ja resursseja samojen ongelmien kanssa painimiseen.

Haastattelussa esiin nousseet toimet ja teemat sijoittuvat vahvasti hallinnan kentälle. Siinä missä kuntien harjoittama politiikka ja menettelytavat ovat olleet muutoksen kourissa yleisestikin, on samoin käynyt myös kunnissa harjoitetulle ympäristö- ja ilmastopolitiikalle. Vanhojen toimintamallien rinnalle on tuotu uusia toimintamalleja ja kokonaisuudesta on muodostunut uudenlaisia hybridejä (Kerkelä 2004), joiden avulla yhteiskuntaa ja yksilöitä viedään kohti ympäristöystävällisempiä elintapoja. Yksi uusista potentiaalisista toimintamalleista olisi tuuppauksen hyödyntäminen ympäristömyönteisen käytöksen edesauttamiseksi. Tuuppaus kuntien hyödyntämänä työkaluna on vielä varhaisella asteella, mutta sekä aiheesta aiemmin kirjoitettujen julkaisujen että tämän tutkimuksen perusteella, tuuppausta kannattaisi testata myös kuntien toimesta.

Yksilön ympäristömyönteisen käytöksen edesauttamisen voi katsoa tiivistyvän valintoihin. Valintoihin kuntalaisten tasolla, mutta myös kuntien toimesta. Kunnat valitsevat millaisia ympäristöpoliittisia tavoitteita ne tavoittelevat sekä millä aikataululla ja keinoilla tavoittelu tapahtuu. Kuntien halu vaikuttaa kuntalaisten valintoihin on kasvanut koko kunnan läpileikkaavien ilmastotavoitteiden myötä. Siinä missä kunnat haluavat edesauttaa kuntalaisten ympäristömyönteisten valintojen tekoa, voi myös kunnan omien valintojen katsoa vaikuttavan kuntalaisten valintoihin. Joissain tapauksissa kunnan valinnat poistavat kuntalaisen valintamahdollisuuden täysin. Esimerkki tällaisesta toiminnasta voisi olla vaikkapa kunnan energiatuotantolaitoksen energiatuotantomuodon muokkaaminen hiilipohjaisesta polttoaineesta uusiutuvaan energiantuotantomuotoon. Tällöin kunta valitsee uusiutuvan energiantuotantomuodon kaukolämpöä hyödyntävän kuntalaisen puolesta.

8.2 Tutkimuksen onnistuminen ja kontribuutio

Tutkimus toteutettiin toimeksiantona Tampereen kaupungille. Toimeksiannon taustalla oli tarve selvittää kuinka kunta kykenisi edesauttamaan kuntalaisten ympäristömyönteisten päätösten tekemistä. Tutkimuksen tavoitteeksi muodostui ymmärtää mitkä yksilön ympäristömyönteisen käytöksen taustalla vaikuttavat tekijät kunnan tulisi ottaa huomioon, suunnitellessaan yksilön ympäristömyönteistä käytöstä edistäviä toimia. Tampereen kaupunki myös toivoi, että tutkimuksessa selvitettäisiin millaisia ympäristömyönteistä käytöstä edistäviä toimia ja työkaluja kunnalla on hyödynnettäväänään, millaisin toimin kunnat ovat lähteneet edesauttamaan kuntalaisten ympäristömyönteistä käyttäytymistä sekä kuinka näistä toimista ja niiden onnistumisesta on raportoitu. Tutkimus vastasi näihin sille asetettuihin tavoitteisiin, sekä tutkimusongelmaan ja tutkimuskysymyksiin.

Tutkimuksen toteutus, aineistonkeruu ja sen analysointi toteutettiin mahdollisimman objektiivisella tutkimusotteella. Tutkimuksessa luotettavuutta pyrittiin lisäämään aineiston huolellisella käsittelyllä ja perusteellisella analysoinnilla. Internetkysely ja fokusryhmähaastattelu tapahtuivat Tampereen kontekstissa, joten tulokset eivät ole täysin yleistettävissä. Toisaalta yleistettävyys ei ollut tavoite, johon tässä tutkimuksessa pyrittiin, vaan ilmiön ja sen taustalla vaikuttavien teemojen parempi ymmärtäminen. Tutkimus pyrki nostamaan pohdinnan tasolle, joka ei ole sidonnainen paikkaan tai kontekstiin. Tästä syystä, jos tämä tutkimus toteutettaisiin eri paikkakunnalla erilaisessa kontekstissa, ei saatujen tutkimustulosten pitäisi olla ristiriidassa tässä tutkimuksessa saatujen tulosten kanssa, vaikka tulokset voisivatkin erota sisällöllisesti.

Isoimman haasteen tutkimukselle aiheutti aiheesta tehtyjen tutkimusten vähyys. Tästä syystä käytössä ei ollut vakiintuneita malleja tai teorioita, joiden pohjalle rakentaa tutkimus tai joihin vertailla tutkimustuloksia. Tutkimus pyrittiin sitomaan laajempaan tieteelliseen dialogiin koskien kuntien toteuttamaa ympäristöpolitiikkaa ja ympäristöpolitiikan muotoutumista, sekä keräämään tutkimuksessa hyödynnettävään viitekehykseen laajan joukon tutkimukseen linkittyviä ja tutkimuksen ilmiötä taustoittavia aiheita. Tämän vuoksi viitekehyksestä muodostui laaja kokonaisuus.

Tutkimuksellinen aukko, johon tällä tutkimuksella pyrittiin vastaamaan, oli yksilön valintojen teon taustalla vaikuttavien teemojen hahmottaminen. Aiemmin yksilön valintoihin vaikuttamisesta ja ympäristömyönteisen käytöksen edesauttamisesta esitetyissä malleissa toimet ja työkalut ovat olleet hyvin konkreettisella tasolla. Vaikka kunnat kaipaavat tietoa myös konkreettisista työkaluista ja toimista, pelkästään niiden selvittämisen ja luettelemisen sijaan tämän tutkimuksen keskeinen tavoite oli pohtia millaiset teemat löytyvät kuntalaisten valintojen teon taustalta, jolloin konkreettiset työkalut ja toimet osattaisiin kohdentaa entistä paremmin. Kuntalaisten valintoja ja kunnan käytössä olevia ympäristömyönteisyyttä edistäviä toimia ja työkaluja on mietitty tähän mennessä enimmäkseen sektorikohtaisesti. Tämän tutkimuksen yksi keskeinen tarkoitus oli tuoda keskusteluun uusi jäsenitys, jossa valintoihin vaikuttamista voidaan pohtia sektoreita poikkileikkaavasti, valintojen taustalla vaikuttavien teemojen muodossa.

Tutkimuksen kontribuution voi nähdä olevan uudessa avauksessa, jossa tarkastellaan kuntien toteuttamien konkreettisten toimien ja työkalujen sijaan yksilön ympäristömyönteisen käytöksen taustalla vaikuttavia asioita. Aiheesta kirjoitettujen julkaisujen sekä kuntien omien raporttien perusteella kunnat hyödyntävät laajalla skaalalla niiden käytössä olevia ympäristömyönteistä käytöstä edistäviä työkaluja ja toimia. Perehtymällä laajemmin ja syvemmin yksilön ympäristömyönteisen käytöksen taustalla vaikuttaviin teemoihin, olisi konkreettiset toimet ja työkalut mahdollista optimoida niin, että ne tukisivat toinen toisiaan sekä yksilön ympäristömyönteistä käytöstä parhaalla mahdollisella tavalla. Kuntien toimintasektorikohtaisen tarkastelun sijasta kuntalaisiin vaikuttamista voitaisiin pohtia poikkileikkaavasti siten, että esimerkiksi teemat, kuten ympäristömyönteisen valintojen helppous ja sujuvuus, toteutuvat koko kunnan tasolla, yksittäisten työkalujen tai yksittäisten sektorien sijaan.

8.3 Jatkotutkimusaiheita

Tutkimus toimi avauksena näkökulmaan, jota ei ole vielä paljoa tutkittu, joten jatkotutkimusmahdollisuudet ovat laajat. Tutkimuksessa pohdittuja yksilön ympäristömyönteisen käytöksen taustalla vaikuttavia tekijöitä olisi mahdollista pohtia laajemmin ja syvemmin. Aiheesta voisi toteuttaa laajemman tutkimuksen, jossa kerättyjä aineistoja olisi useita. Aineistojen tuloksena syntyneitä teemoja voitaisiin testata konkreetian tasolla ja seurata, vaikuttaako teemojen huomioiminen yksilön ympäristömyönteiseen käytökseen todellisuudessa ja jos vaikuttaa, kuinka paljon. Teemojen huomioimisen vaikutusten mittaaminen voi toki olla haasteellista. Tästä pääsemme seuraavaan mahdolliseen tutkimuskohteeseen, jossa tarkoituksena olisi löytää parempia välineitä kunnille mitata toteuttamiensa ympäristömyönteistä käytöstä lisäävien työkalujen ja toimien vaikuttavuutta. Kunnilla on tällä hetkellä haasteita selvittää toteuttamiensa toimien toimivuus ja vaikuttavuus, joten uudennlaisille välineille olisi varmasti kysyntää.

Myös jonkinlainen kuntien toteuttamien toimien sekä niiden vaikuttavuuden yhteen kokoava tietojärjestelmä olisi syytä kehittää, sillä tällä hetkellä useat kunnat painivat samanlaisten ongelmien kanssa samaan aikaan. Ne eivät ole välttämättä tietoisia toisten kuntien toteuttamista toimista tai ainakaan siitä, kuinka toimet ovat onnistuneet. Yksi mahdollinen jatkotutkimusaihe voisi myös olla ympäristömyönteistä käytöstä edesauttavien työkalujen ja toimien arviointi suhteessa erilaisiin ihmistyyppeihin. ”A review of best practice in environmental citizenship models” -selvityksessä (2012) listattiin jo ympäristökansalaisuuden edistämisen työkaluihin reagoimiseen vaikuttavat yksilön ominaisuudet, mutta selvitys ei eritellyt miten mikäkin ominaisuus vaikuttaa reagoimiseen. Aiheesta kaivattaisiin lisää tietoa, jotta toimet ja työkalut pystyttäisiin kohdentamaan entistä paremmin.

LÄHTEET

A review of best practice in environmental citizenship models (2012) The Victorian Environment Protection Authority (EPA). State Government of Victoria. Australia. 2012.

Anttiroiko, A-V., Haveri, A., Karhu, V., Ryyänen, A. & Siitonen, P. (toim.) (2007) *Kuntien toiminta, johtaminen ja hallintasuhteet*. 3. Painos. Tampere: Tampere University Press.

Betsill, Michele. M & Bulkeley, Harriet (2006) *Cities and the Multilevel Governance of Global Climate Change*. Global Governance: A Review of Multilateralism and International Organizations. 12(2) 2006. 141–159.

Cash, D. W., Adger, W., Berkes, F., Garden, P., Lebel, L., Olsson, P., Pritchard, L., & Young, O. (2006) *Scale and cross-scale dynamics: governance and information in a multilevel world*. Ecology and Society. 11(2) 2006.

Copenhagen: Solutions for Sustainable Cities (2014) City of Copenhagen http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/1353_58936BnEKE.pdf, katsottu 22.3.2019

CPH 2025 Climate Plan: Roadmap 2017–2020 (2016) City of Copenhagen http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/1586_0kE7bzR28V.pdf, katsottu 22.3.2019

Accelerating sustainability - Cultivating the conditions for accelerating local sustainability dynamics in Genk (2016) City of Genk <http://acceleratingtransitions.eu/publication/genk-roadmap/>, katsottu 21.3.2019

Eskola, Jari & Suoranta, Juha (1998) *Johdatus laadulliseen tutkimukseen*. Tampere. Vastapaino.

Eskola, Jari & Vastamäki, Jaana (2001) Teemahaastattelu: opit ja opetukset. Teoksessa Aalto-la, J. & Valli, R. (toim.) *Ikkunoita tutkimusmetodeihin*. Jyväskylä. PS-kustannus. 24–42.

Geels, Frank (2005) *Processes and Patterns in transition and system innovations: Refining the co-evolutionary multi-level perspective* Technological Forecasting & Social Change 72 2005. 681–696

Grönfors M. (1982) *Kvalitatiiviset kenttätutkimusmenetelmät*. Helsinki. WSOY.

Gurău, C. (2007) *The Ethics of Online Surveys*. Teoksessa Reynolds, R., Woods, R., & Baker, J. (toim.) *Handbook of Research on Electronic Surveys and Measurements*. Hershey: Idea Group Reference, 112–119.

Haila, Y., Helle, T., Jokinen, A. Leino, H., Tynkkynen, N. & Åkerman, M. (2013) *Ympäristöpolitiikka: miten ympäristön muuttumista hallinta?* Teoksessa Karppi, I. & Sinervo, L-M. (toim.) *Governance – uuden hallintatavan jäsentyminen*. 3.painos. Tampere: Kauppa- ja hallintotieteiden tiedekunta, Hallintotieteiden keskus.

Hankonen, N. (2016) *Nudgettaako? 10 väärinkäsitystä "terveystönäisyydestä"*. <https://blogs.uta.fi/hankonen/2016/03/07/nudgettaako-10-vaarinkasitysta-terveystonaisyista/>

Haveri, Arto & Anttiroiko, Ari-Veikko (2013) *Kuntajohtaminen paikallisten kilpailu- ja yhteistyösuhteiden hallintana*. Teoksessa Karppi, I. & Sinervo, L-M. (toim.) *Governance – uuden hallintatavan jäsentyminen*. 3.painos. Tampere: Kauppa- ja hallintotieteiden tiedekunta, Hallintotieteiden keskus.

- Heikkilä, Tarja (2004) *Tilastollinen tutkimus*. Edita Prima Oy. Helsinki.
- Heikkilä, Tarja (2014) *Tilastollinen tutkimus*. 9. uudistettu painos. Edita Publishing Oy, Helsinki.
- Helsingin ilmastotiekartta - Kohti hiilineutraalia ja ilmastoon sopeutunutta kaupunkiamme (2015) Helsingin kaupunki. Paintek Pihlajamäki Oy, Helsinki 2015.
- Hirsjärvi, Sirkka & Hurme, Helena (2011) *Tutkimushaastattelu. Teemahaastattelun teoria ja käytäntö*. Helsinki. Helsinki University Press.
- Hirsjärvi S., Remes P. & Sajavaara P. (1997) *Tutki ja kirjoita*. Tampere. Tammer-Paino Oy.
- Hirsjärvi S., Remes P. & Sajavaara P. (2009) *Tutki ja kirjoita*. Tampere. Tammer-Paino Oy
- Hyysalo, S. (2009) *Käyttäjätuotekehityksessä: Tieto, tutkimus, menetelmät*. Helsinki. Taideteollinen korkeakoulu.
- Häikiö, Liisa (2005) *Osallistumisen rajat: valta-analyysi kestävän kehityksen suunnittelusta Tampereella*. Tampere: Tampere University Press.
- Jansen, K., Corley, K. & Jansen, B. (2007) *E-Survey Methodology*. Teoksessa Reynolds, R., Woods, R., & Baker, J. (toim.) *Handbook of Research on Electronic Surveys and Measurements*. Hershey: Idea Group Reference, 1–8.
- Kerckänen, Anu (2010) *Ilmastonmuutoksen hallinnan politiikka - Kansainvälisen ilmastokysymyksen haltuunotto Suomessa*. Tampere: Tampere University Press.
- Kohti ilmastoviisasta arkea (2017) *Valtioneuvoston selonteko keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmasta vuoteen 2030 – Kohti ilmastoviisasta arkea*. Ympäristöministeriö. Lönnberg Print & Promo.
- Kuntien ilmastotavoitteet ja -toimenpiteet (2018) Sitra. Helsinki. 2018.
- Marteau et al (2011). *Judging nudging: can nudging improve population health?* British Medical Journal. <http://www.bmj.com/content/342/bmj.d228.long>
- Martens, P., McEvoy, D. & Chang, C. (2009) *The climate change challenge: linking vulnerability, adaptation and mitigation. Current opinion in environmental sustainability*. Volume 1, Issue 1: 14–18.
- Miettinen, J. & Vehkalahti, K. (2013) *Verkkokyselytutkimusten otosten valinta*. Teoksessa Laaksonen, S., Matikainen, J. & Tikka, M. (toim.) *Otteita verkosta*. Tampere. Vastapaino, 84–104.
- Mäntyranta, Taina & Kaila, Minna (2008) *Fokusryhmähaastattelu laadullisen tutkimuksen menetelmänä lääketieteessä*. Lääketieteellinen aikakauskirja Duodecim. 124(13) 2008. 1507–1513.
- Nudging and pro-environmental behaviour (2016) Nordic Council of Ministers. Rosendahls. Denmark 2016.
- Kerkelä, Heikki (2004) *Yhteiskunnallisten muutosten käsitteellistämisestä*. Sosiologia 41(2) 2004.
- Palonen, Kari (1997) *Kootut retoriikat. Esimerkkejä politiikan luennasta*. Yhteiskuntatieteiden, valtio-opin ja filosofian julkaisuja (SoPhi) 11. Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto.

Peltola, Taru (2007) *Paikallisen energiahuollon ympäristöpoliittinen liikkumavara*. Tampere: Tampere University Press.

Perustuslaki 731/1999.

Roberts, D., Iveson, D. & Schultz, S. (2018) *Why Cities Are on the Front Lines of the Climate Change Fight*. <https://nextcity.org/daily/entry/why-cities-front-lines-climate-change>, katsottu 16.10.2018

Roberts, L. (2007) *Opportunities and Constraints of Electronic Research*. Teoksessa Reynolds, R., Woods, R., & Baker, J. (toim.) *Handbook of Research on Electronic Surveys and Measurements*. Hershey: Idea Group Reference, 19–27.

Saaranen-Kauppinen, A & Puusniekka, A. (2006). *KvaliMOTV -Menetelmäopetuksen tietovaranto*. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoarkisto. <http://www.fsd.uta.fi/menetelmaopetus/> , katsottu 10.4.2019.

Selkälä, A, Karjalainen, A. & Ronkainen, S. (2008) *Visuaalisuus ja interaktiivisuus sähköisessä kyselyssä*. Teoksessa Ronkainen, S. & Karjalainen, A. (toim.) *Sähköä kyselyyn! Web-kysely tutkimuksessa ja tiedonkeruussa*. Rovaniemi. Lapin yliopisto, 42–51.

Sustainability Acceleration – A Transition Roadmap for Budapest (2016) City of Budapest <http://acceleratingtransitions.eu/publication/budapest-roadmap/>, katsottu 21.3.2019

Kestävät julkiset hankinnat – nykytila ja kehittämisehdotuksia (2017) Suomen ympäristökeskus (SYKE). Suomen ympäristökeskuksen raportteja 32/2017.

Thaler, R. & Sunstein, C. (2008) *Nudge: Improving Decisions About Health, Wealth and Happiness*. Yale University Press.

The ARTS Project (2019) “Welcome to Accelerating Transitions” <http://acceleratingtransitions.eu/>, katsottu 21.3.2019

Tilastokeskus (2018) *Menetelmät – Fokusryhmähaastattelu*.

<http://www.stat.fi/tup/lomaketiimi/menetelmat.html>, lähde katsottu 13.7.2018

Tuomi, Jouni & Sarajarvi, Anneli (2018) *Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi*. Helsinki: Tammi.

Valli, R. (2015) *Johdatus tilastolliseen tutkimukseen*. 2. uudistettu painos. Jyväskylä: PS-kustannus.

Vähemmästä viisaammin (2013) Valtioneuvosto
<http://www.ym.fi/download/noname/%7B6D0D1A56-907E-427A-B1E6-4CEC97DD0DE1%7D/56419>, katsottu 14.1.2019

Vartola, Juha (2013) *Byrokratia modernin hallinnan muotona*. Teoksessa Karppi, I. & Sinervo, L-M. (toim.) *Governance – uuden hallintatavan jäsentyminen*. 3.painos. Tampere: Kauppa- ja hallintotieteiden tiedekunta, Hallintotieteiden keskus.

Vilka, H. (2007) *Tutki ja mittaa: määrällisen tutkimuksen perusteet*. Helsinki: Tammi.

Väestö ja väestönmuutokset (2019) Tampereen kaupunki. <https://www.tampere.fi/tampereen-kaupunki/tietoa-tampereesta/tietonakoala/vaesto-ja-vaestonmuutokset.html>, katsottu 15.05.2019

Ye, J. (2007) *Overcoming Challenges to Conducting Online Surveys*. Teoksessa Reynolds, R., Woods, R., & Baker, J. (toim.) *Handbook of Research on Electronic Surveys and Measurements*. Hershey: Idea Group Reference, 83–89.

Ympäristöministeriö (2018) *IPCC: Ilmasto lämpenee hälyttävällä vauhdilla*. [http://www.ym.fi/fi-FI/Ajankohtaista/IPCC_Ilmasto_lampenee_halyttavalla_vauhd\(48136\)](http://www.ym.fi/fi-FI/Ajankohtaista/IPCC_Ilmasto_lampenee_halyttavalla_vauhd(48136)), katsottu 12.10.2018

Ympäristötiedonfoorumi (2016) *Aktiivinen kuluttaja haastaa ilmastopolitiikan* http://www.ymparistotiedonfoorumi.fi/wp-content/uploads/2015/02/YTF_5_2016.pdf, katsottu 21.11.2018

Åkerman, M (2006) *Tiedon tuotannon käytännöt ja ympäristöpoliittinen toimijuus: rajaamisen ja yhdistämisen politiikkaa*. Acta Universitatis Tampereensis 1139. Tampere University Press. Tampere.

LIITTEET

LIITE 1: Fokusryhmähaastattelun haastattelurunko

Taustoittava kysymys:

Mikä sai teidät tulemaan tänne ryhmähaastatteluun?

Teema 1. Kestävän liikenteen tukeminen

Kuinka kaupunki voisi kehittää kestäväää liikennettä?

Mitä sanotte, jos henkilöautot kielletään Tampereen keskustassa?

Mitä mieltä olette city-pyöristä? Käyttäisittekö city-pyöriä, jos niitä tulisi asuinalueellesi / keskustaan? Päiväkodit ovat ruenneet lainaamaan sähköpyöriä ja pyörien ”peräkärryjä” koti-päiväkoti välille? Sähköpyörät yleensä?

Käytättekö kuinka usein bussia? Mikä saisi lisäämään sen käyttöä / olisiko joukkoliikenteessä jotain parannettavaa?

Oletteko koskaan miettineet sähköauton hankkimista? Mitä esteitä näette sähköauton hankkimisen suhteen?

Olisiko teillä käyttöä yhteiskäyttöautolle?

Teema 2. Ruoka

Voisiko teidän mielestänne kaupunki vaikuttaa jollain tapaa ihmisten ruokatottumuksiin? Millä tavoin?

Mitä mieltä olette, jos kouluissa tarjottaisiin pelkkää kasvisruokaa?

Teema 3. Asuminen

Voisiko teidän mielestänne kaupunki vaikuttaa jollain tapaa ihmisten lämmitykseen ja sähkön käyttöön? Millä tavoin?

Teema 4. Kaupungin mahdollistava toiminta

Palkitseminen

Mitä jos kaupunki järjestäisi yhteisiä talkootilaisuuksia (esim. siivoaminen, istutustyöt tai muu ympäristön kohentaminen) eri kaupunginosissa, joihin osallistumisesta saisi vastineeksi esim. kulttuurisetelin?

Mitä mieltä olisitte, jos kaupunki alkaisi palkitsemaan esimerkiksi ympäristöystävällisiä yksilöitä tai talonyhtiöitä? Mitkä asiat voisivat toimia vertailukohteina? (esim. vedenkulutus, sähkönkulutus)

Kampanjat ja tiedottaminen

Kaupunki järjestää välillä erilaisia tempauksia ja kampanjoita, joista monet ovat liittyneet myös ympäristöön. Onko teille jäänyt mieleen joitakin kampanjoita? Miksi? Miten kampanjat onnistuivat? Kaipaisitteko jostain tietystä aiheesta kampanjaa? Millainen / mistä aiheesta järjestetty kampanja saisi mielestänne isoimman vaikutuksen aikaiseksi?

Kuinka kaupunki on hoitanut ympäristöaiheisen tiedotuksensa? Kuinka sitä voitaisiin kehittää? Mitä kanavia kannattaisi suosia?

Teema 5. Kaupungin pakottava toiminta

Joidenkin ihmisten kohdalla ympäristöystävällisyyteen patistaminen aiheuttaa negatiivisen vastareaktion. Kuinka kaupungin tulisi toimia tällaisten ihmisten kanssa? Kuinka heistä saataisiin ympäristöystävällisempiä?

Olisiko teidän mielestänne hyvä, jos kaupunki käyttäisi enemmän pakkokeinoja vaikuttaakseen ihmisten valintoihin? Millaiset pakkokeinot olisivat hyviä?

Teema 6. Tuuppaus (Nudging)

On tutkittu, että yksilön energian käyttö tehostuu, jos hänelle tarjotaan reaaliaikaista tietoa omasta sähkönkulutuksestaan sekä sähkön reaaliaikaisesta markkinahinnasta. Voisiko reaaliaikaisten mittareiden asentaminen koteihin olla toimiva ratkaisu yksilön energiankäytön pienentämisessä? Olisitteko te halukkaita ottamaan tällaisia mittareita koteihinne? Olisitteko valmis kustantamaan niistä jotain?

Myös fyysisessä tilassa tehdyt muutokset voivat vaikuttaa myönteisesti yksilön käytökseen. Esimerkiksi tuore tutkimus, jossa 52 norjalaista hotellia pienensivät lautaskokojaan, osoitti, että hävikki ruuan määrä tippui 20%. Toisessa, Ruotsalaisen tutkimuksessa, ei löydetty suurta merkitystä jätteiden lajitteluun järjestetyllä informaatio kampanjalla. Mutta kun lajitteluastiat vaihdettiin uusiin, ”houkuttelevimpiin”, kasvoi jätteiden lajittelu jopa 44-49%. Näettekö, että tällaiset pienet muutokset voisivat vaikuttaa teidän omaan käytökseenne? Entä lähipiirinne käytökseen? Tulisiko teille mieleen jotain vastaavia pieniä

Lopetus

Kuinka kaupunki voisi kannustaa tai motivoida sinua tekemään enemmän ympäristöystävällisiä valintoja?

Mitkä kaupungin toimet koettu hyviksi tähän mennessä? Onnistuneiksi? (Entä mitkä epäonnistuneiksi?)